Dienstag, 7. Januar 1986 - D ***

Axel Springer Verlag AG, Postf. 10 08 64, 4300 Essen 1, Tel. 0 20 54 / 10 11
Wichtige Telefon-Nummern der WELT: Zentralredaktion Bonn (02 28) 304-1 / Anzeigenannahme Kettwig (0 20 54) 10 15 24 / Vertriebsabteilung Hamburg (040) 347-1 – Pflichtblatt an allen deutschen Wertpapierbörsen

DIE WELT

UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Nr. 5 - 2.W.- Preis 1,20 DM - I H 7109 A

Belgien 38,00 bfr, Dänemark 8,75 dkr, Frankreich 7,00 F, Griechenland 140 Dr, Großbritannien 65 p, Italien 1500 L, Jugoslawien 275,00 Din, Luxemburg 28,00 lfr, Niederlande 2,20 hfl, Norwegen 7,50 nkr, Österreich 14 öS, Portugal 115 Esc, Schweden 6,50 skr, Schweiz 2,00 sfr, Spanien 170 Pts, Kanarische Inseln 185 Pts.

TAGESSCHAU

POLITIK

Teuerung: Die Lebenshaltung in der Bundesrepublik hat sich 1985 nur um durchschnittlich 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr verteuert. Damit ist das Inflationstempo auf das niedrigste Niveau seit 1969 gesunken, als die Teuerungsrate bei 1,9 Prozent lag; 1984 waren es 2,4 Prozent.

Universitäten: Die Wissenschaft werde durch das radikale Wissenschaftsverständnis der grün-alternativen Bewegung „in Bedrängnis gebracht", warnten Professoren in Bonn. Die übergreifende Idee des grün-alternativen Wissenschaftsverständnisses sei, „daß nur geschehen darf, was parteilich ist". (S. 4)

Kurt Mattick: Der Berliner SPD-Politiker, ein Weggenosse von Kurt Schumacher, Ernst Reuter und Willy Brandt, ist gestern im Alter von 77 Jahren gestorben. Von 1963 bis 1968 war er Landesvorsitzender seiner Partei.

Neues Treffen: Kanzler Kohl wird am Donnerstag kommender Woche in Baden-Baden erneut mit dem französischen Staatspräsidenten Mitterrand zusammentreffen. Dabei wird voraussichtlich noch einmal der französische Vorschlag zur gemeinsamen Entwicklung der Raumfähre Hermes zur Sprache kommen.

Vermißte: Zu Gesprächen über die im Vietnam-Krieg verschollenen US-Soldaten ist eine amerikanische Delegation mit Regierungsvertretern in Hanoi zusammengetroffen. Nach US-Angaben gelten noch 1797 Truppenangehörige als vermißt. (S. 6)

Kooperation: Die Türkei und Iran wollen ihre Zusammenarbeit verstärken. Beim Besuch von Ministerpräsident Özal in Teheran wurde unter anderem vereinbart, das Handelsvolumen in diesem Jahr auf drei (Vorjahr: 2,5) Milliarden Dollar auszuweiten.

60 Jahre Deutsche Lufthansa



Der Kranich am Leitwerk wird geachtet als Symbol des Aufbaus, Leistungswillens und der Zuverlässigkeit. Flottenausbau, neue Märkte und Technologien halten große Aufgaben bereit. Die WELT veröffentlicht zum Lufthansa-Jubiläum einen 28 Seiten starken Farb-Report.

WIRTSCHAFT

Existenzgründungen: In der Bundesrepublik sind mit staatlicher Hilfe 1985 rund 17 000 Firmen mit insgesamt 240 000 bis 250 000 Arbeitsplätzen gegründet worden. Damit wurde das hohe Niveau der beiden Vorjahre erreicht. (S. 7)

Hausse: Mit Euphorie geht die Pariser Börse ins neue Jahr. Trotz rasanter Kursgewinne im vergangenen Jahr sind noch längst nicht alle Reserven erschöpft. (S. 8)

Hubschrauber: Der Vorstand des britischen Helikopter-Herstellers Westland hat ein neues Beteiligungsangebot des US-Konzerns Sikorsky akzeptiert. Die endgültige Entscheidung soll auf einer Aktionärsversammlung am 14. Januar fallen. (S. 7)

Börse: Zum Wochenanfang setzte sich der freundliche Trend am Aktienmarkt fort. WELT-Aktienindex 289,91 (286,55). Am Rentenmarkt bröckelten die Notierungen der öffentlichen Anleihen ab. BHF-Rentenindex 105,039 (105,128). Performance-Index 99,933 (99,989). Dollar-Mittelkurs 2,4760 (2,4616) Mark. Goldpreis je Feinunze 328,00 (326,75) Dollar.

KULTUR

Christopher Isherwood: Der in Großbritannien geborene Schriftsteller ist im Alter von 81 Jahren in Kalifornien gestorben. Er wurde vor allem durch seine literarische Darstellung Berlins in den 20er Jahren berühmt. Sein Buch „Goodbye to Berlin" diente als Vorlage für den preisgekönten Spielfilm „Cabaret". (S. 12)

Zarzuela: Auf ein in Deutschland seltenes Wagnis haben sich die städtischen Bühnen im westfälischen Münster eingelassen. Mit Francisco Asenjo Barbieris „Lamparilla" brachten sie eine Zarzuela auf die Bühne – jenes Singspiel, das außerhalb der spanischsprechenden Länder kaum jemals aufgeführt wird. (S. 13)

SPORT

Ski: Weltmeister Markus Wasmeier (Schliersee) belegte beim Parallel-Slalom in Wien hinter dem Italiener Ivano Edalino den zweiten Platz. Dritter wurde der Österreicher Anton Steiner. (S. 11)

Motor: Nach der zweiten Etappe der Rallye Paris–Dakar wurde in In Salah (Algerien) der holländische Motorradfahrer Arjah Brouwer vermißt. Suchaktionen blieben bisher ergebnislos.

AUS ALLER WELT

Luftschiff: Von allen Süddeutschen sei er der Dümmste, spottete einst Kaiser Wilhelm II. Wenig später allerdings war Graf Zeppelin für ihn „einer der größten Deutschen des 20. Jahrhunderts". In einer Dokumentation der Friedrichshafener Zeppelin-Werke *wird die erste turbulente Phase* der deutschen Luftschiff-Fahrt nachgezeichnet. (S. 14)

Gesundheit: Normalgewichtige sollten nach Ansicht von Bayerns Sozialminister Neubauer einen Bonus in der Krankenversicherung erhalten. 57 Prozent der Bevölkerung seien zu dick, wodurch zahlreiche Erkrankungen begünstigt würden. (S. 14)

Uran: Der Unfall in der Uranverarbeitungsanlage in Oklahoma, bei dem ein Arbeiter durch Einatmen von Fluorwasserstoffsäure ums Leben kam, ist vermutlich *auf menschliches Versagen* zurückzuführen. Sprecher deutscher Nuklearbetriebe, die diese Chemikalie ebenfalls verwenden, erklärten, daß ein solches Unglück in der Bundesrepublik nicht passieren könne. (S. 14)

Wetter: Trüb, strichweise Schneefall. Um 1 Grad.

Außerdem lesen Sie in dieser Ausgabe:

Schnee und Glatteis behindern den Vertrieb der WELT. Wir bitten die Leser für mögliche Verzögerungen bei der Zustellung um Verständnis.

Der Kanzler warnt die FDP vor Belastung der Koalition

Bangemann bemüht sich, die Kritik am Regierungspartner zu entschärfen

gba/DW. Stuttgart/Bonn

Mit deutlicher Verstimmung hat Bundeskanzler Helmut Kohl auf Äußerungen während des Stuttgarter Dreikönigstreffens der FDP reagiert. Er warnte den Koalitionspartner vor einer Profilierung auf Kosten einer der anderen an der Bundesregierung beteiligten Parteien.

Über die CDU-Zentrale in Bonn verbreitete der Kanzler und Parteivorsitzende eine Warnung: „Die FDP-Führung muß klar sagen, was sie für die Zukunft will. Will sie den gemeinsamen Erfolg in der Koalition mit der CDU/CSU, dann ist dieser Erfolg nur in einer vertrauenesvollen Zusammenarbeit möglich. Der Versuch einer Profilierung auf Kosten eines Partners ist für alle Koalitionsparteien schädlich und unerträglich. Einige der Äußerungen auf dem Stuttgarter Dreikönigstreffen der FDP führen zu einer unnötigen Belastung der Regierungsarbeit. Dies ist umso bedauerlicher, als die Bundesregierung an der Jahreswende 1985/86 in allen Bereichen der Politik auf hervorragende Ergebnisse verweisen kann und eine wachsende Mehrheit der Bevölkerung diese Erfolge auch anerkennt."

Der FDP-Vorsitzende Bangemann versuchte gestern die aus seiner Partei laut gewordene Kritik am Koalitionspartner zu entschärfen. Man solle die Attacken des jungen baden-württembergischen FDP-Landesvorsitzenden Döring auf Bundesinnenminister Zimmermann und seinem Parlamentarischen Staatssekretär Spranger nicht allzu ernst nehmen, gab Bangemann zu verstehen. Kritik dürfe nicht mit Koalitions-Untreue verwechselt werden. Seine Partei stehe zu dieser Koalition. „Wir wollen sie und wir wollen sie über 1987 hinaus," rief er unter dem Beifall mehrerer 100 Zuhörer.

SEITE 3:
Die Luft rausgelassen

Der FDP-Vorsitzende machte aber auch deutlich, daß er beabsichtigt, freidemokratisches Profil gegenüber den Unionsparteien herauszustellen. „In einer Koalition müssen beide Partner ihre Identität wahren können." Zur heutigen Koalition gebe es keine Alternative, erklärte Bangemann, ohne seine vor einem Jahr in Stuttgart aufgestellte These von einer in zwei Lager aufgespaltenen politischen Landschaft – Union und FDP auf der einen und SPD mit Grünen auf der anderen Seite – ausdrücklich zu wiederholen.

Was in Hessen geschehen sei, das Eingehen einer rot-grünen Koalition, sei „kein Zufall" gewesen. Deshalb gehe es bei der Bundestagswahl 1987 um eine klare Alternative: die Fortsetzung der Koalition in Bonn oder das rot-grüne Bündnis. Bangemann beanspruchte die Rückkehr allgemeiner Zuversicht im Lande und die Abkehr von einer im Grunde technologiefeindlichen Grundstimmung als Erfolge der Freidemokraten. Ausführlich befaßte er sich mit dem Streit um den Neutralitätsparagraphen 116 und ging dabei auf die zahlreichen Zwischenrufe von IG-Metall-Anhängern ein, die sich in der öffentlichen Kundgebung im Stuttgarter Staatstheater unter die Zuhörer gemischt hatten.

Außenminister Genscher beschränkte sich auf sein Fachressort und die Deutschlandpolitik. Der Vorgänger Bangemanns unterstrich – bestätigt von Bangemann in dessen Rede –, daß es zwischen ihm und seinem Nachfolger keinerlei Rivalitäten gebe. Wer danach suche, werde so fündig werden wie ein Goldsucher auf Helgoland.

DER KOMMENTAR

Bangemann voran

HERBERT KREMP

Die von den Gewerkschaften entsandten Demonstranten kamen der Dreikönigs-FDP wie gerufen. Die liberale Partei bedarf des ins Bild gesetzten Protestes *von links, um in der Mitte sicheren* Anklang zu finden. Das Engagement Bangemanns für die Neutralitätspflicht des Staates bei Arbeitskämpfen (§ 116 Arbeitsförderungsgesetz) dient der dauerhaften Konsolidierung. Die FDP ist unter ihrer neuen Führung sicher keine reinrassige Wirtschaftspartei wie die Deutsche Volkspartei in der Weimarer Zeit, aber sie entwickelt Profil für die Wirtschaft. Das geht zu Lasten der Union, auf deren Zielgruppe die FDP es abgesehen hat.

Bangemann erwies sich in Stuttgart als naturbegabter Politiker. Hiebe gegen die Union gehören zum Handwerk, wobei 116 mehr einbringt als 175 und 218. Liberal im Sinne von libertin soll die Partei zwar bleiben, aber das Hauptaugenmerk gilt doch nicht mehr den Buntfräcken der Schikkeria, sondern den jüngeren und älteren Leuten, die Aktenkoffer mit Zahlenschloß und Krawatte gebunden tragen. Für die reine Staatlichkeit hat man Hans-Dietrich Genscher, der in der FDP eine ähnliche Rolle spielt wie seinerzeit Stresemann in der zitierten *Deutschen Volkspartei*. Er ist in seinem Hause sogar ungleich besser gelitten als der große deutsche Außenminister von Locarno, weil er hinter den Nachfolger zurückgetreten ist, was an einem Politiker stark beeindruckt.

Wenn Genscher seine Partei „berappelt, putzmunter, hochaktiv, sehr einig" nennt, so äußert er nichts Falsches, wenn auch schwer Übersetzbares. Hinwendung zur Jugendsprache zeigt Wohlgefühl an. Die FDP will das Bonner Regierungsbündnis fortsetzen, die Schlüsselministerien des Auswärtigen und der Wirtschaft behalten (sie sind der Adenauer- und Erhard-Union vor zwei Jahrzehnten abhanden gekommen) und den Wirtschaftsbürger als feste Klientel gewinnen: Die FDP hat die Patisserie, die Union die Brotfabrik. Kein Wunder, daß der Bundeskanzler sich irritiert zeigt. Er fühlt sich unachtsam behandelt.

Berlin will den blauen Kranich starten sehen

DIETER DOSE, Berlin

Das Rollfeld mit den Maschinen der Berlin anfliegenden alliierten Gesellschaften bildete die Kulisse. Auf der Bühne der sogenannten „Nebelhalle" des Flughafens Tegel zeigten sich Stewardessen in den Uniformen von 1938 bis heute. An zwei Flügeln spielten Paul Kuhn und Eugen Cicero.

So feierte die Deutsche Lufthansa ihr 60jähriges Bestehen in der Stadt, in der sie am 6. Januar 1926 gegründet worden und mit der sie eng verbunden ist, die sie aber als Folge des besonderen Status nicht anfliegen darf.

Das Jubiläum als großes Familienfest: Denn die Veteranen der Luftfahrt und der Lufthansa waren aus Ost und West, aus vielen europäischen Ländern und aus Amerika gekommen, Piloten, Ingenieure, Mechaniker aus den Gründertagen; Flugkapitäne von einst mit Millionen von Flugkilometern. Auch der 93jährige Schöpfer des Namens Lufthansa, Friedrich Andreas Fischer von Poturzyn, einst Pressechef der Junkers-Flugzeugwerke in Dessau und heute in Meran lebend, war dabei.

Eine Ju 52, vor fünfzig Jahren in Dessau gebaut, wird wieder flügge. Die Lufthansa hat, wie der stellvertretende Vorstandsvorsitzende, Reinhardt Abraham, unter großem Beifall verkündete, ein Exemplar der „Arbeitspferde" ihrer einstigen Flotte unter strenger Geheimhaltung wieder flugfertig gemacht. Demnächst soll die „Tante Ju" für Demonstrationsflüge in die Lüfte gehen. Heute wird sie in Hamburg auf den Namen „Tempelhof" getauft, nach dem ehemaligen Berliner Zentralflughafen der Lufthansa.

Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen wiederholte bei dem Festakt seine Forderung, den Flugverkehr von und nach Berlin auch nicht-alliierten Gesellschaften zugänglich zu machen, aber außerhalb der drei Luftkorridore. Bei einer Ausweitung des Flugverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der „DDR", der bisher auf Flüge zur Leipziger Messe beschränkt ist, „darf Berlin jedoch nicht ausgespart bleiben". Diepgen verwies darauf, daß der Flughafen Tegel 1985 mit rund 4,5 Millionen Passagieren sein bestes Ergebnis seit dem Weggang aus Tempelhof vor zehn Jahren erzielt hat. „Wir hoffen, daß der blaue Kranich bald regelmäßig in unserer Stadt starten und landen kann".

Lufthansa-Vorstandsvorsitzender Heinz Ruhnau bezeichnete den Wunsch, eines Tages wieder nach Berlin zu fliegen, als Perspektive und Aufgabe. „Unser Wunsch nach Verwirklichung aber darf nicht mit der Gefährdung der Freiheit des Zugangs erkauft werden", nahm er auf die Bedeutung der Luftkorridore bezug. Mit PanAm, British Airways, die „treuhänderisch" für die Lufthansa in Berlin tätig seien, bestehe eine gute Zusammenarbeit. Die Lufthansa werde sich wie seit 60 Jahren bemühen, an der Spitze des technischen Fortschritts zu stehen. Im Jahr 2000 soll ihre Flotte aus 250 Flugzeugen bestehen.

Benutzt Libyen die Schweiz als Stützpunkt?

W.K. Bonn/Bern

Das Regime Khadhafi benutzt die Schweiz offenbar zunehmend als „Anlaufstützpunkt und vorgeschobene Befehlsstelle" für staatsterroristische Aktionen in anderen europäischen Ländern. Das haben die eidgenössischen Sicherheitsbehörden festgestellt.

Nach Informationen der WELT ermittelte der Staatsschutz des Landes, daß Libyer seit einiger Zeit unter Mißbrauch diplomatischer Kurierprivilegien „Geräte, Waffen und falsche Ausweispapiere" in der Schweiz deponieren. Logistische Basen für illegale Aktionen, die sich nicht gegen die Schweiz, sondern gegen andere Länder richteten, befänden sich derzeit im „Raum Genf und Zürich", sagte gestern ein Sicherheitspolitiker in Bern der WELT. Mit den Vorgängen wird sich das Parlament in Bern in seiner ersten Sitzungsperiode im neuen Jahr befassen.

3384 kamen als Flüchtlinge aus der „DDR"

W. K. Bonn

Im Jahr 1985 sind insgesamt 24 900 Bewohner der „DDR" als Übersiedler, Flüchtlinge und freigekaufte Häftlinge in die Bundesrepublik Deutschland gekommen. Aus der amtlichen Jahresstatistik geht hervor, daß die „DDR"-Behörden Ausreiseanträge von 18 752 Personen (bei einer geschätzten Gesamtzahl von rund 200 000 Anträgen) genehmigt haben.

Zwischen 1973 und 1983 durften jährlich im Durchschnitt 13 500 Bewohner übersiedeln, lediglich 1984 kamen 34 982. Als Flüchtlinge meldeten sich im Vorjahr 3384 „DDR"-Bewohner; nur 160 hatten die neuen Sperranlagen überwinden können (1984: 192). Aus Haftanstalten wurden aufgrund der Bemühungen der Bundesregierung 2676 Gefangene in den Westen entlassen. Das stellt seit Beginn dieser humanitären Aktion eine Rekordzahl im Freikauf dar.

Hennig erhält Beifall aus der SPD

Leiter der Zentralen Erfassungsstelle zur WELT: Salzgitter soll Rechtsbewußtsein wachhalten

DW. Bonn

Die Diskussion um Beibehaltung oder Schließung der Zentralen Erfassungsstelle für „DDR"-Verbrechen in Salzgitter hält an, obwohl die Bundesregierung diesen vom Parlamentarischen Staatssekretär Ottfried Hennig ausgelösten Meinungsstreit als „überflüssig" bezeichnet hat. Hennig wurde für seine Äußerungen gestern ausdrücklich vom SPD-Spitzenkandidaten bei der Landtagswahl in Niedersachsen, Gerhard Schröder, gelobt.

Schröder meinte, ein solcher Schritt würde „ein Stück mehr Normalität" in den innerdeutschen Beziehungen schaffen. Hennig sei „auf dem richtigen Dampfer", erklärte der SPD-Politiker der „Neuen Presse" (Hannover). In das Lob bezog Schröder auch den stellvertretenden FDP-Vorsitzenden Wolfgang Gerhardt ein, der die Behörde in Salzgitter ein „Relikt aus der Zeit des Kalten Krieges" genannt hatte. Der FDP-Politiker fügte dann den Satz hinzu: „Wir sollten warten, bis sich die jetzige Diskussion gelegt hat, dann im Laufe des Jahres entscheiden, die Erfassungsstelle zu schließen." Diese Formulierung wurde gestern in Bonn dahingehend interpretiert, daß es in der FDP Kräfte gibt, die ein Interesse daran haben, das Thema zum geeigneten Augenblick auf die Tagesordnung der innerdeutschen Politik zu setzen.

In die Diskussion um die Erfassungsstelle hat sich deren Leiter, Oberstaatsanwalt Carl-Heinrich Retemeyer, mit einer deutlichen Mahnung eingeschaltet. Die Behörde, sagte Retemeyer in einem WELT-Gespräch, habe nicht zuletzt den Sinn „das Rechtsbewußtsein wachzurütteln". Der Oberstaatsanwalt teilte mit, daß die zentrale Dienststelle der Bundesländer im vergangenen Jahr 32 Tötungshandlungen registrierte, Tötungsversuche eingeschlossen. Verurteilungen aus politischen Gründen in der „DDR" wurden im Jahre 1985 genau 2300 registriert, politische Verdächtigungen 328.

Die Zahlen geben nach Darstellung Retemeyers keine verläßliche Tendenz an, sondern entstehen durch den Umstand, daß die Zahl der aus der „DDR" entlassenen Häftlinge schwankt. Die rückläufige Tendenz bei der Zahl der Tötungshandlungen führt der Oberstaatsanwalt auf zwei Faktoren zurück: Auf die undurchlässiger gewordene Grenze und auf ein in der Bevölkerung Mitteldeutschlands gewachsenes Bewußtsein von der Gefährlichkeit einer Flucht.

Staatssekretär Hennig vom innerdeutschen Ministerium machte unterdessen klar, daß er zu seinen umstrittenen Äußerungen über eine mögliche Schließung der Zentralen Erfassungsstelle, falls Ost-Berlin den Schießbefehl aufhebt, steht. Im „Westfalen-Blatt" berief er sich dabei – wie er sagte – auf ähnliche Äußerungen des CDU-Vorsitzenden Franz Josef Strauß und des niedersächsischen Ministerpräsidenten Albrecht.

Seite 2: Deutsches normal

Lotsenstreik: Folgen in Deutschland

DW. Frankfurt

Als Auswirkung des Streiks der französischen Fluglotsen wurden gestern von der Deutschen Lufthansa und der Air France 14 der insgesamt 20 Flugverbindungen mit französischen Flughäfen annulliert. Mit dem Streik wollen die französischen Lotsen erreichen, daß ihre Prämien bei der Rentenberechnung *stärker berücksichtigt* werden. In Frankreich hat der Streik geringere Auswirkungen als frühere Arbeitsniederlegungen gehabt. Zahlreiche Verbindungen konnten trotz des um sieben Uhr begonnenen und bis 21 Uhr dauernden Streiks geflogen werden. Nach Angaben der Gewerkschaften folgten 80 Prozent der Lotsen dem Streikaufruf, nach denen der Generaldirektion für Zivilflugverkehr nur 45 Prozent.

Ausreise: Bonn mahnt die Sowjets

DW. Bonn

Im vergangenen Jahr lag die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland eingetroffenen deutschen Aussiedler aus ost- und südosteuropäischen Ländern deutlich höher als in den vorangegangenen zwei Jahren. Dies teilte das Bundesinnenministerium mit. 1985 kamen 38 968 Aussiedler *in das Bundesgebiet; 1983 waren* es nahezu 38 000 und 1984 rund 36 500. Der Parlamentarische Staatssekretär im Innenministerium, Horst Waffenschmidt, appellierte an die Sowjetunion, zu einer großzügigeren Praxis bei der Genehmigung von Ausreiseanträgen zurückzukehren. Nach Angaben des Parlamentarischen Staatssekretärs bereitet die Aussiedlung von Deutschen aus der UdSSR die größten Sorgen.

Wieder Aufruhr von Sikhs im Punjab

DW. Neu-Delhi

Nur sechs Monate nach dem Befriedungsabkommen über den nordwestindischen Staat Punjab droht eine neue Welle der Gewalt den Frieden zu zerstören. Innerhalb weniger Wochen haben radikale Sikhs mehr als ein Dutzend Hindus ermordet. Erst am Wochenende starben ein Lehrer und ein Dorfbürgermeister im Kugelhagel. Die Eskalation der Gewalt hat die Zentralregierung in Neu-Delhi zu einer deutlichen Mahnung an die Adresse der von gemäßigten Sikhs geführten Punjab-Regierung veranlaßt, energische Schritte gegen die Gewalttäter einzuleiten. Außerdem ist zwischen den Nachbarstaaten Punjab und dem mehrheitlich hinduistischen Haryana ein heftiger Streit über die Vereinbarung entbrannt. Haryanas Ministerpräsident fordert die Umsetzung wichtiger Punkte des Abkommens, so die in Inbetriebnahme des Yamuna-Satluj-Kanals.

Nachfolge-Streit in Jugoslawien

DW. Sarajewo

Branko Mikulic soll im Mai Nachfolger der jugoslawischen Ministerpräsidentin Milka Palninc werden. Der ehemalige Vorsitzende des jugoslawischen olympischen Komitees und Cheforganisator der olympischen Winterspiele in Sarajewo 1984 ist vom „Sozialistischen Bund des werktätigen Volkes" einstimmig zum Kandidaten für das Amt des Ministerpräsidenten nominiert worden. Mikulic ist jüngstes Mitglied des achtköpfigen Staatspräsidiums. Die geplante Ernennung hatte bereits in den Medien heftige Kritik aufgelöst, da die Prozedur unter Ausschluß der Öffentlichkeit stattgefunden hat. Die eigentlich vorgesehenen demokratischen Verfahren seien nur mehr „Fassade", hieß es. Die Verfassung sieht vor, daß Kandidaten erst nach monatelanger Diskussion in der Massenorganisation „Sozialistische Allianz" nominiert werden.

Seite 2 und 6: Weitere Beiträge

Peres nach Kairo eingeladen

DW. Jerusalem

Ägyptens Staaspräsident Mubarak hat nach Angaben von Radio Jerusalem Israels Ministerpräsident Peres zu einem Gipfeltreffen Ende Januar nach Kairo eingeladen. Zur Reaktion von Peres, der wie Mubarak Ende *Januar einige europäische Länder* besuchen will, wurde in der Kanzlei des Regierungschefs in Jerusalem zunächst nicht Stellung genommen. Wie es heißt, schlug Mubarak den Termin und den Ort für das Treffen in einem Schreiben an Peres vor einigen Tagen vor.

In seiner Botschaft an Peres hob Mubarak nach Angaben des Rundfunks „den Einsatz von Peres für die Förderung des Friedens hervor". Mubarak äußerte die Hoffnung, daß „alle Formalitäten im Zusammenhang mit der angestrebten Lösung des jahrelangen Konflikts um den kleinen Landstreifen Taba an der Sinai-Grenze noch vor dem Treffen geregelt werden" würden.

Polens Fernsehchef nimmt nach „Panne" seinen Hut

Technische Störung bei Jaruzelski-Rede der einzige Grund?

DW. Warschau

Der Generaldirektor des staatlichen polnischen Fernsehens, Aleksander Perczynski, ist von seinem Posten zurückgetreten. Als Grund gab er die technischen Pannen während der Austrahlung der Silvesteransprache von Staatschef Wojciech Jaruzelski im Fernsehen an. In den Abendnachrichten entschuldigte sich Perczynski für die verpatzte Sendung und kündigte seinen Rücktritt selbst an. Politische Beobachter in Warschau vermuten allerdings, daß nicht nur die technischen Mängel bei der Austrahlung der Grund für die Ablösung des verantwortlichen Generaldirektors waren.

In der Sendung waren offenbar die Mikrophone falsch aufgestellt worden, und der Ton war zu leise. Dadurch entstand ein Echoeffekt, der die Stimme Jaruzelskis entstellte. Der Staatschef war dadurch kaum zu verstehen. Perczynski machte eine Reihe von technischen Fehlern für die „schweren Tonverzerrungen" verantwortlich und sagte, der für diese Panne direkt Verantwortliche sei „bestraft" worden.

Die Silvesteransprache war Jaruzelskis erste Botschaft an die Bevölkerung im Fernsehen in seiner Funktion als Staatschef. Er hatte die Übertragung dazu genutzt, sich an die Spitze der Kampagne zu stellen, mit der die politische Opposition im Land als national unzuverlässig verdächtig werden *sollte*. „*Jeder ehrliche polnische Patriot*" müsse diejenigen verurteilen, die in fremdem Auftrag handelnd die Idee der Verständigung und der Normalisierung untergrüben.

In seiner Rede dehnte Jaruzelski den bekannten Vorwurf des „Handelns in fremdem Auftrag" auf die gesamte Opposition aus. Der General zeigte sich trotzdem optimistisch, daß die „Normalisierung" in Polen vorangekommen sei. Diese These steht allerdings nicht im Einklang mit verschiedenen Kommentaren in der Parteizeitung „Trybuna Ludu". Das Blatt bedauert, daß ein großer Teil der polnischen Bevölkerung meint, keinen Einfluß auf die Regierungsarbeit zu haben.

DIE WELT
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Warten auf den General

Von Carl Gustaf Ströhm

Dieser Tage", so berichtet der jugoslawische Schriftsteller Borka Pavicevic in der Dezember-Ausgabe der Belgrader Literaturzeitung „Knjizevne Novine", „stehe ich mit einem Bekannten am Fußgängerüberweg und warte auf das grüne Licht. Ich frage meinen Nachbarn, worauf wir noch warten. Darauf der Nachbar: ‚Wir warten auf irgendeinen General!'"

Weiter schreibt Pavicevic: „Ja, die Zeit in dieser Stadt Belgrad ist so weit gediehen, daß wir uns mit Recht fragen müssen, in welcher Richtung die Dinge sich weiter bewegen. Wenn eine weitere Verschlechterung der Situation eintritt, sind uns die Konsequenzen bekannt: Eine Politik der harten Hand, die auf der Basis des Chaos entsteht." Man habe, so der Schriftsteller, in Jugoslawien die „Kompromittierung der Linken" (also der KP) erlebt, aus der dann die „Rechte" (der Nationalismus) hervorgegangen sei. Das Chaos aber werde jene hervorbringen, welche Ordnung schaffen. Pavicevic wörtlich: „Dann wird eines Morgens jemand an deiner Tür klingeln, und du wirst deinen Mantel nehmen und mit ihm gehen."

Ist also als Lösung der jugoslawischen Krise eine Militärdiktatur in Sicht – womöglich ein jugoslawischer Jaruzelski, der die in Teilrepubliken zersplitterte Partei wieder auf Vordermann und die aufmüpfigen Intellektuellen, vor allem in der Hauptstadt Belgrad, zum Schweigen bringt? Wenn der stellvertretende Verteidigungsminister, Generaloberst Milan Daljevic, als Rezept zur Lösung der Krise „mehr Arbeit, mehr Ordnung und mehr Einheit" empfiehlt und gleichzeitig – was für ein kommunistisches Regime höchst ungewöhnlich ist – die militärpolitische Führung der Partei kritisiert, dann ist eines sicher: Die jugoslawische Armee, heute neben der Geheimpolizei die einzige nicht föderalistisch aufgesplitterte Institution des Landes, meldet energisch ihr Mitspracherecht an.

Die Armee will Titos Erbe sichern, wenn es sein muß, auch gegen partikularistische Politiker und liberale Intellektuelle. Jugoslawien ist aus vielerlei Gründen nicht mit Polen zu vergleichen; schon weil es nicht zum Warschauer Pakt gehört. Aber der Schatten des Bonapartismus, vor dem Lenin sich bereits fürchtete, liegt über der Donau wie über der Weichsel.

Deutsches normal

Von Enno v. Loewenstern

Möglicherweise hat der niedersächsische SPD-Vorsitzende Gerhard Schröder die hiesigen Zustände treffend beschrieben, als er den Einfall des CDU-Staatssekretärs Ottfried Hennig, die Zentrale Erfassungsstelle Salzgitter aufzulösen, mit den Worten beschrieb, das würde „ein Stück mehr Normalität" in den innerdeutschen Beziehungen schaffen. In dem Staat, der die KZ-Schergen der Zeit vor vierzig Jahren heute noch aufstöbert, ist es anscheinend wirklich das „Normale" geworden, wieder einmal die Augen vor den Verbrechen zu schließen, die in der Gegenwart auf deutschem Boden begangen werden.

Zumindest sieht der erstaunte Bürger, der immer noch an den Rechtsstaat glaubt, wie die CDU einen Ballon steigen läßt, die SPD eifrig pustet und die FDP beide übertrumpft: „Ein Relikt aus der Zeit des Kalten Krieges ... Wir sollten warten, bis sich die Diskussion gelegt hat, dann im Laufe des Jahres entscheiden, die Erfassungsstelle zu schließen", steuert der stellvertretende FDP-Vorsitzende Gerhard bei. Da hat die Menschlichkeit wohl trotz einiger lauer Dementis parteiübergreifend auf die Dauer keine Chance.

Kluge Köpfe haben nämlich bereits entdeckt, daß von Honeckers vier Geraer Forderungen drei aus Statusgründen nicht zu verhandeln sind (Elbgrenze, Staatsbürgerschaft, Umwandlung der Ständigen Vertretung in eine Botschaft), daß aber der Preisgabe der Erfassungsstelle statutsrechtlich nichts entgegensteht. Schon wird geflüstert: Was brauchen wir eine Zentrale Erfassungsstelle; Anzeigen muß jeder Staatsanwalt ohnehin entgegennehmen.

Das stimmt. Aber jeder weiß, was aus diesen Anzeigen würde, wenn sie so übers Land verstreut würden. Und jeder *weiß um die optische Wirkung drüben, wenn die Erfassungsstelle* aufgelöst würde. Sie ist ja nicht nur eine Registratur für spätere Zeiten; sie verhindert heute schon manches Verbrechen von Honecker-Leuten, die Angst haben, in die Salzgitterer Akten zu kommen. Man fragt sich, und vielleicht wird sogar einmal jemand das Bundesverfassungsgericht fragen, ob es wirklich juristisch kein Problem ist, die Erfassungsstelle Salzgitter abzuschaffen und den Unrechtsstaat damit zu ermutigen.

Unter Freunden

Von Günter Friedländer

Kolumbiens Außenminister Augusto Ramirez Ocampo hat einen Beschwerdebrief an seinen nicaraguanischen Kollegen Miguel d'Escoto gerichtet. Nachdem nicht mehr zu leugnen war, was die Regierung Belisario Betancur lange zu vertuschen suchte, nämlich, daß die Guerrilla des M-19 am 6. November den Justizpalast in Bogotá mit sandinistischen Waffen erstürmte – und nachdem man obendrein erfahren hatte, daß in Nicaraguas Hauptstadt Managua in der Kirche Santa Maria de Los Angeles eine Messe zum Gedenken der dabei gefallenen Terroristen des M-19 gelesen wurde, der Nicaraguas Innenminister Tomas Borge beiwohnte –, schrieb Ramirez an d'Escoto: „Es ist für meine Regierung nicht leicht zu verstehen, daß Unterstützung für Terroristen von einer befreundeten Regierung kommen kann". Er bat um eine „befriedigende Erklärung". Als ob es die geben könnte.

An den Beziehungen Bogotá-Managua ist manches „nicht leicht zu verstehen", wenn man die wirkliche Einstellung des Regimes in Managua nicht verstehen kann oder will. Unmittelbar nach dem Sieg der Sandinisten über Somoza in einem Kampf, bei dem Kolumbien den Rebellen Sympathie gezeigt hatte, überraschte Nicaragua Kolumbien mit einem Anspruch auf die kolumbianische Insel San Andres. Damals dachten die Sandinistas an den Bau eines Kanals vom Atlantik zum Stillen Ozean, der von San Andres aus bedroht werden konnte. Der Kanalbau geriet in Vergessenheit. Damit verlor San Andres unmittelbares Interesse.

Als später Belisario Betancur mit der Contadora-Gruppe versuchte, Nicaragua in Amerika akzeptabel zu machen, scheiterte das daran, daß Nicaragua zweimal im letzten Augenblick die Unterschrift verweigerte.

Nun antwortete d'Escoto, daß die Waffen in der Tat aus venezolanischen Lieferungen an die Sandinisten stammten. Nur: Die Lieferungen seien nie in Nicaragua angekommen; er wisse nicht, wie diese Waffen statt dessen an die M-19 gelangt seien. Anscheinend hat er das Gefühl, daß er es sich leisten kann, die Regierung Kolumbiens derart zu verhöhnen. Man wird sehen, ob Bogotá endlich die Konsequenzen zieht.



„Schluß mit dem Krach – Steinschlaggefahr" KLAUS BÖHLE

Das manipulierte Recht

Von Ernst Wolf

In seinem Buch „Unsere manipulierte Demokratie" (WELT vom 27. Juni 1985) zeigt Karl Steinbuch, daß die von linken Meinungsmachern manipulierte „öffentliche Meinung" mit der wahren Meinung der Bevölkerung kaum etwas zu tun hat, daß unter einer die Realität utopistisch vernebelnden demokratiefeindlichen Irreleitung des Denkens die Vernunft zerstört wird. Ein Bereich, auf dem die Manipulation in besonders schwer wiegender Weise um sich gegriffen hat, ist das der Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Wenn überhaupt ein Straftäter verurteilt wird, bleibt die Strafe vielfach gesetzwidrig im unteren Bereich des vorgeschriebenen Strafmaßes und wird häufig auf Bewährung erlassen. Der Täter kann zuverlässig mit komfortablen Haftbedingungen, „Urlaub" und frühzeitigem Straferlaß rechnen. Ein inhaftierter Mörder brachte es vor einiger Zeit während eines dreitägigen „Urlaubs" auf drei weitere Morde.

Die sich hierin abzeichnende Auflösung der Strafjustiz hängt mit weittragenden Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts zusammen, denen Rechtsprechung und Gesetzgebung folgen. *Das* Bundesverfassungsgericht hat die „allgemeinen Rechtsgrundsätze" „der Verhältnismäßigkeit und des Übermaßverbots" aufgestellt, die „übergreifende Leitregeln allen staatlichen Handelns" seien „und deshalb Verfassungsrang haben". Diese „Grundsätze" erfordern laut Bundesverfassungsgericht angeblich, daß „Zweck und Mittel des Eingriffs den einzelnen nicht übermäßig belasten dürfen". Zum „verfassungsrechtlichen Übermaßverbot" gehört nach dem Bundesverfassungsgericht „das Prinzip des mildesten Eingriffs". Diese „Grundsätze" nun stellt das Bundesverfassungsgericht nicht etwa nur für die Verwaltung auf, sondern, so unglaublich das klingt, für die Gesetzgebung – und ausdrücklich auch für die Strafzumessung durch die Strafgerichte.

Diese „allgemeinen Rechtsgrundsätze" gibt es aber nach Wortlaut und Inhalt des Grundgesetzes nicht. Mit der Behauptung, die von ihm aufgestellte „Grundsätze" hätten „verfassungsrechtlichen Rang", hat das Bundesverfassungsgericht sich selbst als Verfassunggeber und Herr der Verfassung gesetzt.

Der Ausdruck „Prinzip des mildesten Eingriffs" sagt alles. Für das Recht der Strafbemessung und des Strafvollzugs bedeutet dies die Aufhebung der nach Tatbestand und Rechtswirkung strafgesetzlich bestimmten Strafbarkeit. Gesetz und Recht einschließlich des Grundgesetzes werden durch inhalt- und gegenstandslose, daher vernunftwidrige (irrationale), beliebig manipulierbare angebliche „Grundsätze" aufgehoben, die in Wahrheit die unbeschränkte Verfügungsgewalt der Richter über die Strafgesetze zum Inhalt haben. Das Bundesverfassungsgericht nennt das „Gerechtigkeit im einzelnen Fall" und „vernünftiges Verhältnis". Was „verhältnismäßig" oder „nicht verhältnismäßig", „übermäßig" oder „nicht übermäßig", „vernünftig" oder „nicht vernünftig", „gerecht" oder „nicht gerecht" sein soll, weiß vor der jeweiligen Entscheidung des Richters niemand, auch er selbst nicht. „Verhältnismäßigkeit" ist ein anderer Ausdruck für totale Beliebigkeit oder, wie das Bundesverfassungsgericht sagt, „willenhafte Elemente" des „bewertenden Erkennens". „Willenhaft" ist gleichbedeutend mit Willkür.

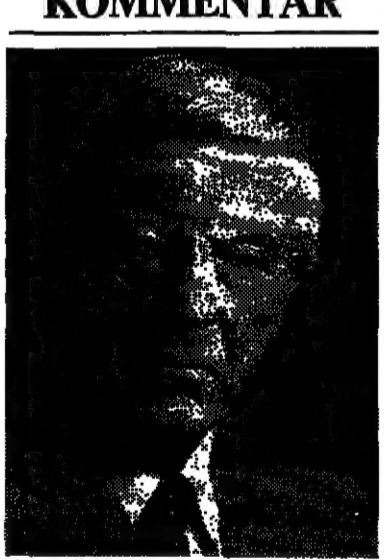
Der angesehene Strafrechtslehrer Eberhard Schmidt hat eine „Gewaltherrschaft" des „Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit" festgestellt. Sie wird, wie jede Herrschaft, durch Menschen ausgeübt.

Nach Artikel 20 Absatz 3 des Grundgesetzes ist „die Rechtsprechung" an „Gesetz und Recht" gebunden. Die danach für Strafrichter und Strafgesetze wie für Bundesverfassungsrichter und Grundgesetz bestehende verfassungsrechtliche Gebundenheit an die allgemeinen Gesetze einschließlich des Grundgesetzes hat das Bundesverfassungsgericht in offenem Widerspruch zum Grundgesetz verneint und praktisch beseitigt. Nach seiner Behauptung ist „die traditionelle Bindung des Richters an das Gesetz, ein tragender Bestandteil des Gewaltentrennungsgrundsatzes und damit der Rechtsstaatlichkeit", im Grundgesetz ins Gegenteil verkehrt: „Der Richter" sei „nach dem Grundgesetz nicht darauf verwiesen, gesetzgeberische Weisungen in den Grenzen des *möglichen* Wortsinns auf den Einzelfall anzuwenden", sondern er habe „die Aufgabe und Befugnis zu schöpferischer Rechtsfindung", mit anderen Worten: zu willkürlichen Einzelfallentscheidungen. Die manipulatorische Verkehrung der Verfassung ist offensichtlich.

Die restlose Beseitigung der gesetzlichen Strafen hat der stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende Alfred Emmerlich soeben als rechtspolitisches Programm seiner Partei für 1986 mit der Parole verkündet: „Schlichten statt Richten". Das Ziel müsse sein, „die Möglichkeiten zur Konfliktvermeidung und zur Streitschlichtung innerhalb und außerhalb der Justiz auszubauen" (WELT v. 21./22. Dezember 1985). Diese Formulierung entspricht der marxistischen Ideologie, nach der es keine Verbrechen eines Menschen, sondern nur der „Gesellschaft", und keine Schuld eines Menschen, sondern nur gesellschaftliche Konflikte gibt. „Recht" ist nach dieser Ideologie nur eine Form des Klassenkampfes, das heißt der totalen gesellschaftlichen Revolution. Wie jeder einzelne Mensch und jede einzelmenschliche Verhaltensweise seien auch jeder Straftäter und jede Straftat nur ein Produkt der „gesellschaftlichen Verhältnisse", die ökonomisch-politische kollektive „reale Machtverhältnisse" seien.

Der vom Bundesverfassungsgericht proklamierte „Grundsatz der Verhältnismäßigkeit" stimmt mit dieser Ideologie der „realen Machtverhältnisse" verblüffend überein. Ob die nach dem Proporz der politischen Parteien, mit anderen Worten nach den politischen Machtverhältnissen gewählten Richter dieses mächtigsten „Verfassungsorgans" der Bundesrepublik sich dessen hinreichend bewußt sind?

GAST-KOMMENTAR



Ernst Wolf ist emeritierter Professor für bürgerliches und Arbeitsrecht sowie Rechtsphilosophie an der Universität Marburg FOTO: WIESNER

IM GESPRÄCH Saddam Hussein

Der Führer Kamerad

Von Detlev Ahlers

Deutsche *Geschäftsleute in Irak* sprechen von „Karl-Heinz", wenn sie über die Führung des Gastgeberlandes berichten. Denn einerseits vermuten sie wohl zu Recht, daß bei der Erwähnung des wahren Präsidentennamens die Geheimdienst-Ohren spitz werden, andererseits führen alle Überlegungen über irakische Entscheidungen zu ihm, dem an fast jeder Straßenkreuzung und in jeder Amtsstube auf Portraits gegenwärtigen, dem im Fernsehen umjubelten, dem in der Presse glorifizierten, dem „Führer Kamerad Saddam Hussein", *wie sein Titel lautet.*

Im vergangenen Monat war er in Moskau bei Gorbatschow. Das Protokoll vermerkte, daß sie über Waffenlieferungen, nicht aber über den Golfkrieg gesprochen hätten; wobei unklar blieb, wie das möglich ist. Sicher ist zumindest, daß die irakische *Luftwaffe ohne die sowjetischen Militärberater* nicht zu den neuerdings verstärkten Luftangriffen auf Iran imstande wäre. Aber seit September hat Irak wieder diplomatische Beziehungen zu den USA.



Verstärkte Luftangriffe nach seinem Moskau-Besuch: Iraks Präsident Saddam Hussein FOTO: CAMPION / STUDIO X

In manchem erinnert der Achtundvierzigjährige an einen Ostblock-Diktator. Er selbst sagte 1979, als er als Vizepräsident das Amt des kranken Präsidenten Hassan al-Bakr übernahm und sofort einundzwanzig hohe Funktionäre erschießen ließ: „Das ist unsere stalinistische Ära." Seinen Geheimdienst baute die „DDR" auf. Irak, so sagt das Programm seiner Baath-Partei, „ist ein sozialistischer Staat" – und kein arabischer, wie ein Regierungssprecher hinzufügt.

Aber Saddam Hussein, der als Zweiundzwanzigjähriger mit einem mißglückten Maschinenpistolen-Attentat auf den Diktator Kassem die politische Bühne betrat und sie danach zunächst in Richtung syrisches Exil wieder verlassen mußte (nachdem er sich selbst eine Kugel aus dem Schenkel geschnitten hatte), dieser Saddam Hussein ist weit mehr als der Abklatsch eines Ostblock-Diktators. Er hat visionäre Pläne: Irak soll die arabische Führungsmacht werden.

Das Land hat Wasser, Öl und eine disziplinierte, fleißige 14-Millionen-Bevölkerung. Obwohl Saddam Hussein kurz nach der alleinigen Machtübernahme Iran angriff und damit einen Fehler von geschichtlicher Dimension beging, haben die Infrastruktur und die Industrie Iraks noch nie eine so große Entwicklung erfahren wie unter seiner Herrschaft. Mehr als die Hälfte aller Tigris-Brücken stammen aus diesen Jahren, ebenso fast alle Autobahnen. Auch den gigantischen Flughafen von Bagdad, einen Staudamm nördlich von Mosul, viele Elektrizitätswerke ließ er errichten – und mit seinem Namen benennen.

Der Vater von vier Kindern – seine jüngste Tochter hockt auf vielen Gemälden auf seinem Schoß – stammt aus Tikrit, einer Stadt nördlich von Bagdad. Als Vizepräsident (seit dem Bürgerkrieg 1968) führte er diesen Städtenamen als Nachnamen, doch als in der Führung immer mehr Leute mit diesem Namen auftauchten – allesamt Verwandte Saddams –, verbot er kurzerhand die Nennung.

„Längst hat er alle ausgeschaltet, die ihm gefährlich werden können", sagte al-Frandschi von der PLO 1979 über ihn. Doch immer wieder hört man von – offiziell nie bestätigten – Attentatsversuchen auf ihn, zuletzt im Oktober. Auf der Einfahrt zu seinem Präsidentenpalast zwischen Palmenhainen am Tigris stehen Luftabwehrgeschütze. Das Fotografieren ist selbst auf der anderen Flußseite streng verboten. Auch Gerüchte über standrechtliche Exekutionen in der Nähe dieses Palastes halten sich.

Saddam Hussein ist hart im Nehmen und Austeilen. Und andere arabische Herrscher, vor allem der mit ihm verfeindete syrische Nachbar Assad, können ruhiger schlafen, solange Saddam Hussein in den Golfkrieg verwickelt ist. Der in Irak natürlich auch nach ihm benannt ist.

DIE MEINUNG DER ANDEREN

Fast alle Zeitungen kommentieren das FDP-Dreikönigstreffen:

NEUE OZ OSNABRÜCKER ZEITUNG

Wem es noch immer nicht bewußt war, der weiß es spätestens jetzt: Der Vorwahlkampf ist entbrannt, und zwar mit ungewöhnlicher Schärfe. Der Einstimmung durch Willy Brandts Wort von den „Schweinereien" im Sozialbereich, die korrigiert werden müßten, schloß sich nahtlos Baden-Württembergs FDP-Chef Döring an – mit der rüden Titulierung der Führungsspitze im Bundesinnenministerium als „Großmeister aus Frankensteins Gruselkabinett". Wenn das 1986 die Sprache der politischen Auseinandersetzung wird, droht die Parteiszene eher zum Gruselkabarett zu werden.

RHEINISCHE POST

Wohl eher als Muntermacher gedachte Ausfälle eines FDP-Landesvorsitzenden gegen ein Regierungsmitglied sollten gelassen als das gewertet werden, was sie sind: profilsüchtige Zuspitzungen nicht immer unbedenklicher Vorgänge auf einem Felde der Innenpolitik, das die Linksliberalen eher frustriert denn kämpferisch einem konservativen Bayern überlassen mußten. **(Düsseldorf)**

Kieler Nachrichten

Die Liberalen haben es noch immer nicht verwunden, daß sie 1983 als kleinster Koalitionspartner ausgerechnet das Innenministerium hergeben mußten, wo sich doch gerade in der Innenpolitik ihrer Meinung nach die liberale Handschrift am deutlichsten dem Bürger vermitteln läßt.

WIESBADENER KURIER

Als Regierungs-David werden die Liberalen auch bei fleißigerem Gebrauch der Schleuder auf ihre Grenzen verwiesen bleiben. Daran können Profilierungsattacken wie jetzt in Stuttgart nichts ändern.

Westfälische Nachrichten

In einem stehen sich CSU und FDP nichts nach: In einem Atemzug wird die Koalition beschworen und torpediert. Das wird besonders sichtbar, wenn das politische Bonn ruht, dafür Reden geschwungen und Interviews gegeben werden. **(Münster)**

Die türkische Demokratie ist besser als ihr Ruf

Das Militär kann die demokratische Entwicklung nicht bremsen / Von Evangelos Antonaros

General a. D. Kenan Evren, zur Zeit Staatspräsident der Türkei, reagierte unfreundlich. Selbstverständlich könne die türkische Nationalversammlung mit der vorgesehenen Mehrheit die Verfassung ändern. Aber er selbst werde alle ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausschöpfen, um dies zu stoppen. Er werde die Verfassungsrevision ans Parlament zurückschicken. Und sollte sie ein zweites Mal ratifiziert werden, so werde er sich mit einem Referendum ans Volk wenden. Schließlich, so Evren vieldeutig, klebe er nicht an seinem Stuhl.

Diese drohenden Worte kommen nicht von ungefähr. Ankaras Spitzengenerälen ist die öffentliche Diskussion über eine geplante Änderung der 1983 von ihnen in Auftrag gegebenen Verfassung ein Dorn im Auge. Die Politiker fast aller in der Kammer vertretenen Parteien rütteln an zwei Grundbestimmungen, die die Offiziere aus politischer Naivität als unabdingbare Voraussetzung für eine stabile, aber wohlgemerkt von ihnen gelenkte Demokratie betrachten. Einerseits *geht es um eine Revision* des Artikels 84, der den Abgeordneten den Parteienwechsel untersagt. Andererseits gibt es bereits mehrere Stimmen, die sich für eine Kürzung des zehnjährigen Betätigungsverbots für die früheren Spitzenpolitiker einsetzen.

Sogar *Ministerpräsident* Turgut Özal, dessen konservative „Mutterlandspartei" über eine solide Parlamentsmehrheit verfügt, hat seine Fraktion ermutigt, die Änderung des Artikels 84 mitzuunterstützen. Özal hat erkannt, daß er sich nicht länger den Wünschen nach Verfassungsänderung widersetzen darf, weil er sonst noch mehr als bisher von seinen Gegnern – wenn auch zu Unrecht – als ein verlängerter Arm der Generalität angeschwärzt werden könnte.

Die türkische Demokratie trägt zweifellos heute noch, zwei Jahre nach der Parlamentswahl im November 1983, die Last der in den Jahren 1980 bis 1983 von den Generälen getroffenen Entscheidungen, *die die Rückkehr in die Demokratie* in ein von ihnen vorgefertigtes Schema hineinzuzwängen suchten. Dieser Versuch ist gescheitert. Weder die Abschaffung der alten Parteien und die Kaltstellung ihrer einstigen Führer noch die Gründung von neuen Formationen vermochten *die Generäle endgültig* durchzusetzen.

Im Gegenteil: Fünf Jahre nach der Machtergreifung durch das Militär kehren die einstigen Großen der türkischen Politik in die politische Arena zurück – unter Mißachtung aller gegen sie bestehenden Verbote und sehr zum Unbehagen der Spitzenoffiziere. Die Politiker von einst, die für türkische Verhältnisse noch relativ jung sind, haben ohnehin das Gefühl, daß sie es sich kaum leisten können, passiv zu bleiben in einer Zeit, da die türkische Parteienlandschaft sich in einer besonders dynamischen Entwicklungsphase befindet. Sie wollen nicht riskieren, den Zug zu verpassen.

Süleyman Demirel, von den Generälen im September 1980 als Regierungschef *abgesetzt*, mißachtet alle Warnungen von Staatschef Evren und bereist viele anatolische Provinzen, wo er von seinen Anhängern stürmisch empfangen wird. Er steht im Ruf, die intakteste Parteiorganisation der Türkei zu besitzen, die seine Strohmänner unter dem Namen „Partei des rechten Weges" führen.

Nicht weniger aktiv ist auch Demirels einstiger Erzrivale, der Sozialdemokrat Bülent Ecevit, der vom diktierten Nichtstun nicht viel hält: Er schreibt mittlerweile Zeitungskommentare, hält hof in seiner Wohnung in einer Satellitenstadt bei Ankara, führt Gespräche und macht sich öffentlich Gedanken über die Zukunft. Ecevits Speerspitze ist seine tüchtige Ehefrau Rahsan, die sich zur Vorsitzenden der neugegründeten „Demokratischen Linkspartei" wählen ließ. Für viele unabhängige Beobachter ist diese Gruppe nichts als ein Familienbetrieb, der Ecevit die Möglichkeit geben soll, im politischen Spiel aktiv zu bleiben.

Trotz Evrens warnenden Worten sind diese Entwicklungen nicht mehr zu bremsen. Auch der Armee geht es lediglich darum, politische Exzesse und einen Rückfall in die bürgerkriegsähnlichen Zustände vor dem Militärputsch zu verhindern. Die zur Zeit relativ diskret im Hintergrund stehenden Offiziere haben zum großen Teil schon eingesehen, daß in der Politik andere Regeln als in den Kasernen gelten. Gerade *diese* Zurückhaltung, die sich unter anderem durch die Aufhebung des Ausnahmezustandes in den meisten türkischen Provinzen manifestiert hat, zeigt, daß die türkische Demokratie, wenn auch zweifellos mit westeuropäischen Vorbildern noch kaum vergleichbar, bei weitem besser ist als ihr Ruf.

„Der hat denen ganz schön die Luft rausgelassen"

Beinahe sah es so aus, als würde das traditionelle Dreikönigstreffen der FDP in Stuttgart zum großen Spektakel der IG Metall werden. Doch dann beherrschte die Szene vor allem Parteichef Martin Bangemann, der die „liberale Handschrift" in der Bonner Politik zu feiern wußte.

Von GÜNTHER BADING

In den ersten Minuten des Dreikönigstreffens der FDP glich das Stuttgarter Staatstheater einem Hexenkessel. Überall im Halbrund des Großen Hauses am Schloßpark saßen Gruppen von jeweils ein oder mehreren Dutzend IG-Metall-Anhängern, viele in gelber Regenhaut mit rotem Helm, und veranstalteten einen ohrenbetäubenden Lärm, als die FDP-Führungsspitze mit Wirtschaftsminister und Parteichef Martin Bangemann, seinem Vorgänger Außenminister Genscher und dem baden-württembergischen Landesvorsitzenden Walter Döring den Saal betrat. Von den fest in der Hand der IG Metall befindlichen Logen tönte dann das auf SPD-Parteitagen wie bei Gewerkschaftern gepflegte Traditionslied „Brüder zur Sonne zur Freiheit", sinnigerweise unterbrochen durch Zwischenrufe wie „Flick", „Heuchler" und immer wieder „Hände weg vom Streikrecht".

Man mußte ums Mobiliar fürchten, so sehr echauffierten sich viele der Gewerkschafter auch noch bei der Begrüßungsansprache durch FDP-Landeschef Döring. Erst als der weit über 80jährige ehemalige baden-württembergische Justizminister und FDP-Ehrenvorsitzende Wolfgang Haussmann ans Rednerpult trat, wurde es etwas stiller. Aber diese Zurückhaltung hielt nicht bis zum Ende der Rede des Mannes, dessen Familie – Großvater Julius Haussmann war Gründungsmitglied der Volkspartei im Jahre 1864 – in Württemberg für die Entwicklung des Liberalismus und seinen Übergang von der Deutschen Volkspartei (DVP) zur FDP steht. Kaum hatte Haussmann in seiner Erinnerung an das erste Dreikönigstreffen vor 40 Jahren in Stuttgart ein positives Wort über Konrad Adenauer gesagt, brach der Lärm erneut los. Nur mit Mühe konnte er seine Rede zu Ende bringen, erhielt dann aber langen Applaus für sein tapferes Ausharren am Rednerpult.

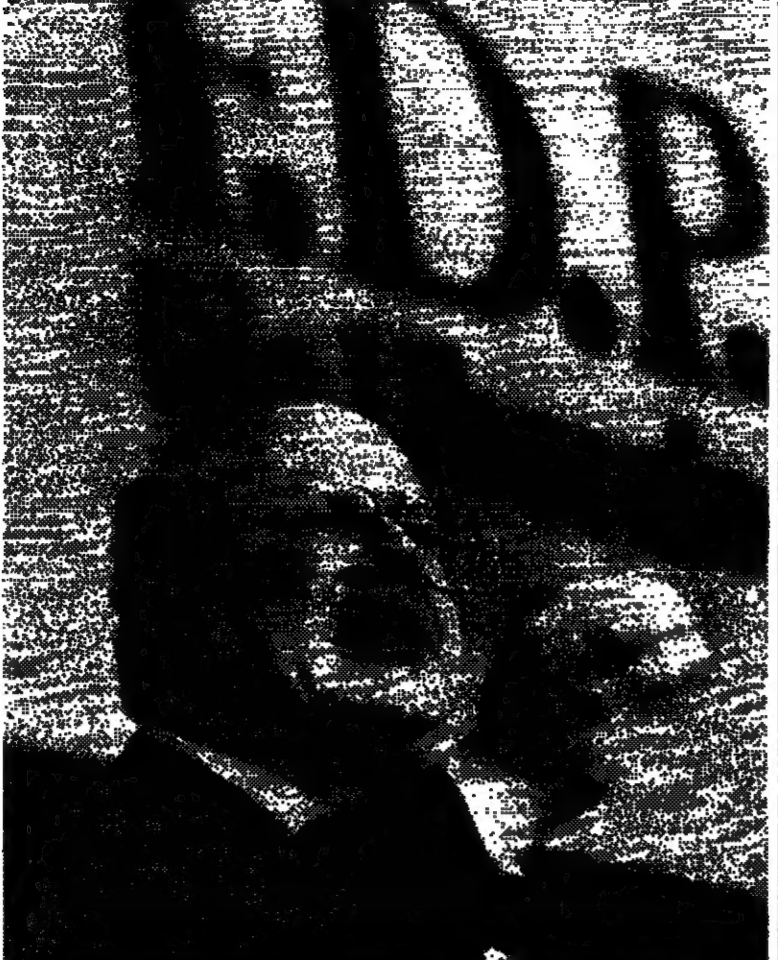
Es war an Hans-Dietrich Genscher, dem nächsten Redner, den Störern zu antworten, die ursprünglich eine friedliche Demonstration vor dem Staatstheater gegen eine Änderung des umstrittenen Neutralitätsparagraphen 116 angekündigt hatten. „Nicht wir wollen das Streikrecht einschränken, sondern Sie gefährden mit dem, was Sie hier treiben das Recht auf Freiheit der Versammlung", hielt er den Störern entgegen, um dann, von kleinen verbalen Seitenhieben auf das mangelnde Demokratieverständnis solcher Gewerkschafter abgesehen, fast unbeirrt seine ganz auf Außen-, Europa- und Deutschlandpolitik abgestellte Rede zu halten.

Die programmatischen Aussagen überließ der frühere Parteichef seinem Nachfolger Bangemann. Und dies nicht etwa unter dem Zwang der äußeren Umstände. Deren Vorteil erkannte der gewiefte Wahlkämpfer Genscher durchaus, als er die Störer einmal als „verehrte Wahlhelfer für die FDP" titulierte. Auch in seinem vorgefertigten Manuskript hatte sich Genscher ganz auf die Rolle des Außenministers beschränkt.

Zwar haben die Gewerkschafter ihren früheren Lieblings-Buhmann Otto Graf Lambsdorff, nicht vergessen und ihn auch mit gellenden Pfiffen begrüßt, als er in Stuttgart in den Saal kam. Dem allerdings stand ein demonstrativ lauter und lang anhaltender Beifall der FDP-Anhänger im Saale für Lambsdorff entgegen. Die Reaktion der IG-Metaller auf Bangemanns Auftritt allerdings zeigte, daß er inzwischen alle Pfeile aus dem roten Lager auf sich zieht.

Martin Bangemann ist ein glänzender Debattenredner. Bei diesem Dreikönigstreffen geriet ihm das zum Vorteil. So griff er die Zwischenrufe der zur Mittagszeit auf die Hälfte zusammengeschrumpften Zahl von Gewerkschaftern auf, wenn sie ihm ins Redekonzept paßten. Und nach zwei Anläufen hatte die Lacher auf seiner Seite, als er einem der Zurufer („Und was ist mit dem Streikrecht?") antwortete: „Setz dich wieder hin, ich werd' es dir erklären." Respektvolle Bemerkung eines jugendlichen Liberalen nach der durch die Störungen auf fast drei Stunden ausgedehnten Veranstaltung: „Der Bangemann hat denen ganz schön die Luft rausgelassen!"

Aber das war es nicht allein, was diesen Tag zu einem Erfolg für Martin Bangemann werden ließ. Der FDP-Vorsitzende führte vor, wie sehr es ihm und der Fraktion gelungen sei, in der Koalitionsregierung in Bonn liberale Handschrift deutlich werden zu lassen. Das reiche von der Steuerpolitik bis zu den Streitthemen Paragraph 116 und der deutschen Haltung zu SDI. Bei diesem Thema lobte Bangemann seinen Vorgänger Genscher so, als müsse er für diesen um Wahlstimmen werben.



Zwischen großem Beifall und gellenden Pfiffen: Martin Bangemann FOTO: AP

Was auf den ersten Blick wie ein Zurückstecken vor dem wiedererstarkten Vorgänger aussehen mochte, war tatsächlich Bangemanns Erkenntnis, daß die Gleichsetzung einer Führungsperson mit der Partei schlechthin, wie es unter dem Parteivorsitzenden Genscher war, vorbei ist. Und daß vor allem die Basis der Liberalen das nicht wieder haben will. Sein Publikum verstand diese Botschaft trotz aller Zwischenfälle und dankte seinem Vorsitzenden mit einem Beifallssturm, der die Störer recht kleinlaut abziehen ließ.

Dreikönigstreffen 1986 – das heißt auch ein Jahr FDP-Vorsitzender Martin Bangemann. Zwar ist er erst auf dem Saarbrückener Bundesparteitag der FDP am 24. Februar vergangenen Jahres gewählt worden – mit respektablen 90 Prozent der Delegiertenstimmen. Seinen Anspruch auf die Führung der Partei aber hatte Bangemann schon beim vorjährigen Dreikönigstreffen deutlich gemacht.

Bangemanns Theorie, daß für die nächsten Jahre sich Unionsparteien und FDP auf der einen und SPD mit den Grünen auf der anderen Seite gegenüberstehen würden, ist heute allgemeine Ansicht. Sie ist auch im abgelaufenen Jahr durch die Haltung der Sozialdemokraten, durch die erste rot-grüne Koalition auf Landesebene in Hessen bestätigt worden. Und sie ist in der FDP kein Thema mehr. Zwar wollen die Liberalen um ihrer selbst willen geliebt und gewählt werden, wie es manche Diskussionsredner auf dem Stuttgarter Parteitag sagten. Aber keiner dort stellte die Koalition mit der CDU/CSU grundsätzlich in Frage.

So suchte denn jetzt auch Ralf Dahrendorf, unverzichtbarer Redner am ersten Tag des Dreikönigstreffens, dem Landesparteitag der Südwest-FDP, den Brückenschlag von der Erwerbs-Gesellschaft zur Tätigkeits-Gesellschaft zu beschreiben. Eine eher philosophische Leistung: wer tagesaktuelle Bezüge herstellen mochte, konnte sich bedienen. Dahrendorf selber tat es nicht. Seine Rolle als Gegenspieler von Martin Bangemann sieht er wohl selbst als ausgespielt.

Und auch die barschen Töne des profilsüchtigen erst 31jährigen Vorsitzenden der baden-württembergischen FDP, Walter Döring, sowie die Schelte der Gastrednerin Hamm-Brücher an die Adresse des großen Koalitionspartners in Bonn gerieten zu Randerscheinungen auf der Stuttgarter Veranstaltung. Beide bekamen viel Beifall, vor allem Döring für seine Worte vom Gruselkabinett im Bundesinnenministerium. Es ist nun einmal populär in Baden-Württemberg, wenn jemand auf CSU-Politiker aus dem benachbarten Bayern schimpft.

Was Martin Bangemann gestern dazu in Stuttgart zu sagen hatte, klang eher versöhnlich. Kritik dürfe nicht verwechselt werden mit Koalitionsuntreue. Vor allem aber müsse gelten: „In einer Koalition müssen beide Partner ihre Identität wahren können."



Tumult im Staatstheater: Gewerkschafter demonstrieren auf dem Stuttgarter Dreikönigstreffen der FDP lautstark gegen deren Haltung zum Paragraphen 116 FOTO: AP

Die Papp-Kultur oder Keine Zukunft für die City?

Eine Schreckensvision geht in München um: die Verarmung und Verödung einer einstmals vielgepriesenen City, die Verdrängung eines bunten, originellen Angebots durch das, was OB Kronawitter bitter den „Papp-Kommerz" nennt. Das Problem ist erkannt, doch seine Lösung fern.

Von PETER SCHMALZ

Die Spanier mit der Fidel und der Flöte haben sich unter die Arkaden eines Bekleidungshauses zurückgezogen, draußen im Freien näßt ein feiner Schneeregen die grauen Blumentröge aus tristem Beton. Tausende drängeln mit eingezogenem Kopf an Maronenbuden, Laternen und grellen Werbevitrinen vorbei, durch die Fußgängerzone vom Stachus zum Marienplatz und zurück. Münchens „gute Stube", wie die 100 000 Quadratmeter autofreie Zone von der Fremdenverkehrswerbung gerne genannt werden, ist längst in eine Konsummeile verwandelt.

Doch einem Mann legen sich Sorgenfalten auf die Stirn, wenn er von seinem Amtszimmer im zweiten Stock des Rathauses hinunterblickt auf das bunte Treiben zwischen Fischbrunnen und „Donisl". „Immer mehr Papp-Kommerz macht sich breit", klagt Oberbürgermeister Kronawitter. „Immer weiter rücken Gaststätten und Geschäfte ihre Tische und Stühle in den freien Raum. Immer mehr kleinere Geschäfte müssen großen Anbietern weichen. Die vielgepriesenen Farbtupfer sind oftmals bloßer Geschäftemacherei gewichen." Dem Stadtoberhaupt fallen so garstige Worte wie „Rempelzone und Rumpelkammer" ein, wenn er an die Gegend denkt, die eigentlich das Herz Münchens sein sollte, durch das täglich 200 000 Menschen geschleust werden. „Wir wollen alles daran setzen, um das Niveau unserer City wieder zu heben", kündigte Kronawitter bei einem Podiumsgespräch der Katholischen Akademie in Hamburg an.

Aber guter Rat ist teuer. Vorerst hat er die Stadt 170 000 Mark Honorar gekostet, das sie für eine umfassende Untersuchung an Infratest überwies. „Entwicklungsperspektiven für die Münchner Innenstadt" heißt der Bericht, den Experten und Politiker kurz „City-Studie" nennen. Ausgiebig wurden Umsätze und Mieten verglichen, Passanten in der Fußgängerzone nach ihren Besuchsgründen und der Verweildauer befragt, der durchschnittliche Einkaufswert und die Wahl des Verkehrsmittels ergründet.

Das Fazit der Studie hat Stadtpolitiker wie das Einzelhandelsgewerbe gleichermaßen alarmiert: Attraktive Einkaufsangebote im Umland ziehen Kaufkraft aus der City ab, deren Warenangebot immer mehr verflacht, bis Billigangebote, Automatenhallen, Stehkneipen und Sexshops die Szene beherrschen.

Im Stadtrat hat jede Partei spezielle Wünsche

Bestürzt fordert Wilhelm Wimmer, Hauptgeschäftsführer der Münchner Industrie- und Handelskammer: „Jetzt müssen die Weichen richtig gestellt werden, damit die Münchner Innenstadt auch im Jahr 2000 noch attraktiv ist." Aber das ist leichter gefordert als im praktischen, politischen und ökonomischen Leben realisiert. Denn allein im Rathaus kursieren mindestens so viele Patentrezepte wie Parteien im Stadtrat sitzen. Auf der einen Seite fordern die Grünen mehr Radler und weniger Autofahrer in der Innenstadt, auf der anderen Seite plädiert die CSU für neue Parkhäuser als Lockmittel für ausgabefreudige Käufer. Wünscht sich die FDP flexible Ladenschlußzeiten zur Erlösung von der allabendlichen Öde der City, so sieht die SPD die Schuld in den rapide gestiegenen Laden- und Wohnungsmieten.

Und irgendwie hat jeder von ihnen recht, denn die Ursachen der City-Gefahren, die alle Innenbereiche der deutschen Städte bedrohen, sind vielfältig. Infratest-Forscher Reinhold Weissbarth spricht von einem Wirkungsbündel. Einig ist man sich über den schädlichen Einfluß der unaufhaltsam steigenden Mieten. Für manche Läden müssen Quadratmeterpreise zwischen 240 und 1200 Mark gezahlt werden, bereits ein Viertel der Einzelhändler tragen eine Mietbelastung, die mehr als zehn Prozent des Umsatzes ausmacht.

„Nach jeder Mieterhöhung müssen wir uns fragen, ob das noch weiter machbar ist", klagt der Besitzer eines Tabakladens. Und Gustl Feldmeier, Inhaber eines Modehauses in der noblen Theatinerstraße, erlebte bei Gesprächen mit dem Vermieter die schwache Position der Mieter. „Wenn Sie nicht mehr können oder wollen", zitiert er einen Hausbesitzer, „dann haben wir schon fünf Vormerkungen." Gerd Kaltenegger vom Haus- und Grundbesitzerverein gesteht die hohen Mieten ein, entschuldigt sie aber mit dem marktwirtschaftlichen Prinzip von Angebot und Nachfrage.

„Das Münchner Flair ist dann futsch"

Damit aber wird ein Prozeß in Gang gesetzt, der die kleinen Läden aus der Innenstadt vertreibt und die Großen noch größer werden läßt. Die City-Studie spricht von einer Welle des Verdrängungs-Wettbewerbs. „Das Münchner Flair ist dann futsch, und übrig bleibt nur die Einheitsware der großen Einkaufsketten", warnt Johann Strauß, ein Kaufmann, der aus Sorge um die Innenstadt vor vier Jahren die Bürgervereinigung „Interessensgemeinschaft München" gründete. Leider, so meint er, ist diese negative Entwicklung schon seit Jahren vehement im Gange, sie wurde aber „von den hohen Herren verschlafen".

Eine Plage sind auch die Autos, die Straßen und Parkplätze verstopfen. Den Ladenbesitzern sind aber Wagen, die von Kaufwilligen in die Stadt gelenkt werden, keineswegs unwillkommen, denn darin sitzt potente Kundschaft, wie die Studie zeigt: Zwar kommt nur jeder fünfte Passant mit dem eigenen Auto, der durchschnittliche Pkw-Benutzer läßt aber 361 Mark in den Ladenkassen, der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel dagegen nur 193 Mark. Als störend werden in erster Linie die Wagen empfunden, die von Mitarbeitern bei Banken, Behörden und Innenstadtfirmen morgens abgestellt werden und sich bis abends wie ein eiserner, unbeweglicher Ring um den Stadtkern legen. Die Industrie- und Handelskammer möchte deshalb die Zahl der gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätze spürbar erhöhen und die Einhaltung der beschränkten Parkzeit von einer kommunalen Parküberwachung kontrollieren lassen. Zumindest der zweite Teil der Forderung soll in diesem Jahr erfüllt werden.

Einige hundert zusätzliche Parkplätze verspricht sich die CSU zudem durch den Bau einer Tiefgarage unter dem Marienhof hinter dem Rathaus. Dort aber stehen seit Jahrzehnten kostenlos die Privatwagen der Stadträte, die nicht begierig darauf sind, ihr Privileg durch die Diskussion über die Millionenkosten eines unterirdischen Parkhauses zu gefährden, weshalb auf eine rasche Verwirklichung dieses Wunsches nicht gehofft werden darf. Dieser Situation angepaßt erscheint die hilflose Äußerung von Georg Kronawitter: „Wir müssen eine entsprechende stadtpolitische Antwort finden. Wir haben sie noch nicht."

Dafür lieferte Infratest dem Oberbürgermeister zwei Szenarien über das mögliche künftige Geschehen rund um den Marienplatz. Das eine ist die Horrorvision – und wird deshalb gern zitiert. Nach diesem Szenario unter dem Titel „Ende des Wachstums" steht der City ein mit krisenhaften Zuspitzungen verbundener langer, allmählicher Abstieg bevor, S- und U-Bahnen werden mangels Finanzmittel vernachlässigt und immer weniger benutzt. Die Menschen scheuen zunehmend den Weg in die Innenstadt und kaufen in ihrer näheren Umgebung ein. „Die Geschäfte", schreibt die Studie, „reagierten darauf mit typischen Anpassungen. Die Ladenmieten sanken. Rückläufige Umsätze und Besucherzahlen führten zu einer Veränderung des Warenangebots. Mangels Nachfrage mußten sich Geschäfte auf schmalere Sortimente konzentrieren." Die „problematische Nutzung" wie Pornoläden und Fast-Food-Restaurants nahm in diesem Krisen-Gemälde zu.

Aber es gibt auch ein positives und offenbar deshalb in der Öffentlichkeit weniger begierig debattiertes Szenario, das „Neue Gründerzeit" genannt wird. Auch dabei sackt die Attraktivität der City dramatisch ab, erlebt aber gegen Ende der 90er Jahre eine wahre Blütezeit. Wieder in der Rückschau aus dem nächsten Jahrtausend prophezeit die Studie eine Fülle neuer Nutzungsmöglichkeiten: „Die Aufhebung der bisherigen Ladenschlußbegrenzung begann allmählich zu wirken. Die City wurde dadurch vor allem auch für Restaurants und Freizeitangebote attraktiver. Durch das inzwischen üblich gewordene Schichtparken und auch andere Maßnahmen für ein erleichtertes Parken wurde die City für den Autofahrer wieder zugänglicher. Hinzu kamen veränderte Verkehrsgewohnheiten und -angebote, wie zum Beispiel Pendelbusse oder Taxi-Sharing." Kleine Büros und Läden, die durch die hohen Mieten aus der Stadt verdrängt waren, finden wieder Platz, man kann ruhiger und entspannter einkaufen. Fazit dieses Szenarios: Insgesamt ist die City wieder lebendiger, anregender und bunter. Sie wird Abend für Abend von Tausenden von Menschen besucht, bei gutem Wetter werden offene Konzerte und Tanzabende veranstaltet.

Trotz vieler Bedenken ein Lob von Infratest

Aber von dieser schönen künftigen Welt ist in München gegenwärtig kaum die Rede. „Bedauerlich", meint Infratest-Forscher Weissbarth, „daß dieses Szenario bisher nicht beachtet wurde. Alles hat sich auf die Schreckensvision konzentriert."

Und so schlecht, wie der Oberbürgermeister seine Stadt derzeit landauf, landab gerne schildert, erscheint sie nicht einmal den Sozialforschern, wie der SPD-Politiker bei einem flüchtigen Blick auf Seite 78 der Studie mühelos erkennen könnte. „Die City ist schick herausgeputzt von der Türschwelle bis zum Dachfirst", steht dort zu lesen. „Schmutz und Schmuddeligkeit, Unordnung oder gar Verfall sind aus der City verbannt. Dabei ist es in der Münchner City besser als in fast allen anderen Großstädten gelungen, bei der Transformation eines alten Stadtzentrums in eine moderne Einkaufs- und Verwaltungscity bauliche Brüche zu vermeiden."

Wollte Kronawitter aber ernsthaft mehr Lebensqualität in die Innenstadt bringen, hätte er in diesen Wochen die Chance zum guten Beispiel: Am Marienplatz wurden städtische Büros frei, die sich mühelos in günstige Wohnungen umbauen ließen. Aber daraus wird wohl doch nichts, denn das städtische Fremdenverkehrsamt lauert bereits, um aus einer Seitenstraße mitten ins Herz Münchens umziehen zu können.



Münchens „Rempelzone und Rumpelkammer": 200 000 Menschen drängen sich täglich durch die City FOTO: WINFRIED RABANUS

Das Rennen um ein Milliarden-Geschäft

Motoren aus deutscher Produktion haben weltweit Ruhm erworben. Es sieht so aus, als könnte VW von diesem Ruf zehren und mit der Sowjetunion ins Geschäft kommen. Doch auch Fiat scheint noch um das Milliarden-Projekt mitzumischen. Eine Konkurrenz mit langer Vorgeschichte.

Von DOMINIK SCHMIDT

Noch ist alles im Fluß. Die Zahlen, die im Zusammenhang mit einem möglichen Vertragsabschluß über den Bau eines Motorenwerks in der UdSSR durch den Wolfsburger Automobilkonzern Volkswagen AG genannt werden, sind reine Spekulation. Das gilt für die Auslegung der Kapazitäten ebenso wie für den Auftragswert, wenn denn das Projekt tatsächlich zustande kommen sollte. Aber auch in diesem Punkt muß zumindest gegenwärtig noch mit Fragezeichen gearbeitet werden. Dies jedenfalls lassen die Reaktionen aus Wolfsburg erkennen. Bestätigt werden lediglich „Gespräche mit der UdSSR". Die wiederum gab es auch in früheren Jahren schon, etwa zu Zeiten, als der „Käfer" in der Blüte seines Lebens stand.

Das jetzt zur Diskussion stehende Projekt eines Motorenwerks, das nahe der sowjetischen Hauptstadt gebaut werden soll, ist nicht ganz neu. Die ersten Kontakte zwischen VW und Moskau gab es bereits vor zwei Jahren. In Wolfsburg wird darauf verwiesen, daß die Anstöße von den Russen ausgingen. Der Hintergrund: Das Moskauer Automobilwerk Alsk, in dem eine neue Version des überholungsbedürftigen Moskwitsch vom Band laufen soll, ist veraltet. Die Anpassung an den technischen Standard westlicher Automobilhersteller ist ohne westliche Hilfe nicht zu bewerkstelligen.

In die Phase „ernsthafter Gespräche" wurde VW erst einbezogen, als im Frühjahr 1985 die Verhandlungen mit dem staatlichen französischen Auto-Hersteller Renault platzten. Die Franzosen stiegen aus, nachdem bekannt wurde, daß die Russen die Maschinen zur Herstellung der Motoren anderswo ordern wollten. Zu diesem Zeitpunkt hatte VW bereits mehrere Konzepte für den Bau verschiedener Motoren in Moskau vorgelegt.

Trotz aller Unwägbarkeiten scheinen die Chancen, daß VW jetzt mit den Sowjets ins Geschäft kommt, nicht schlecht zu stehen. Technisch und leistungsmäßig sind die Aggregate des größten europäischen Autoherstellers über alle Zweifel erhaben. Innerhalb des Konzerns werden pro Arbeitstag 11 000 Motoren gefertigt, davon allein mehr als 5000 im Motorenwerk Salzgitter.

Speziell für das Geschäft mit Moskau bringt VW einige Erfahrungen mit. Die Fabrik im chinesischen Shanghai arbeitet reibungslos und zur allseitigen Zufriedenheit. Auch die vorbereitenden Arbeiten des Motorenprojekts mit Ost-Berlin, das Anfang 1984 Schlagzeilen machte, verlaufen nach Plan. Dabei handelt es sich um die Installation einer Motorenfertigungsstraße, die im hannoverschen VW-Transporterwerk demontiert und in Thüringen 1988 in Betrieb genommen werden soll. In Hannover lag die Kapazität der Fertigungsstraße bei knapp 300 000 Motoren pro Jahr. Das Volumen dieses Teils des als Kompensationsgeschäft vereinbarten Deals erreicht 300 Millionen Mark.

Der anvisierte UdSSR-Auftrag wird um ein Vielfaches höher sein. Die Schätzungen reichen von 3 bis 5 Milliarden Mark. Im Falle des Vertragsabschlusses wird VW allerdings daran nicht allein teilhaben. Wie bei Geschäften dieser Art üblich, dürften zahlreiche Zulieferer in den Auftrag mit einbezogen werden. Genannt wird in diesem Zusammenhang die Liebherr-Gruppe im schwäbischen Biberach, die bei ähnlichen Projekten in der UdSSR bereits Erfahrungen sammeln konnte.

Als Generalunternehmer für den Bau einer Getriebefabrik hatte Liebherr Anfang der 70er Jahre seine Leistungsfähigkeit bewiesen. Die Getriebe wurden seither in den „Moskwitsch" eingebaut. Später folgte der Auftrag für eine weitere Getriebefertigung für Lastkraftwagen im Rahmen des sogenannten Kama-Projekts. Die ersten Erfahrungen hatte Liebherr in der UdSSR bereits in der zweiten Hälfte der 60er Jahre gesammelt, als die Sowjets an Fiat den Bau der Autofabrik in Togliattigrad vergeben hatten.

Schon damals hätte auch VW mit den Russen ins Geschäft kommen können. Italiens Fiat nämlich erhielt den Auftrag erst, nachdem der damalige VW-Chef Nordhoff abgewinkt hatte. Die UdSSR hatte in den Verhandlungen darauf bestanden, nicht nur die Nachbau-Lizenz für den Käfer zu erhalten, sondern auch das Recht, die dort gefertigten Fahrzeuge zu exportieren. Darin wiederum sah VW eine Gefährdung der eigenen Position auf den europäischen Märkten.

Die Italiener zeigten sich weniger ängstlich. Sie willigten in die Exportlizenz ein. Fortan wurden die nachgebauten Fiat 124, die in der Sowjetunion „Shiguli" heißen, in Togliattigrad gefertigt und unter dem Namen „Lada" auch im westlichen Ausland verkauft.

Ein neuer Anlauf für die Aufnahme geschäftlicher Beziehungen zu VW schien sich Ende der 70er Jahre abzuzeichnen. Sowjetische Autofachleute sprachen mehrfach bei Toni Schmücker, dem Vorgänger des heutigen VW-Chefs Carl H. Hahn, vor. Dabei ging es um die Lizenz für den Nachbau eines Fahrzeugs der Passat-Klasse. Offenbar konnten die Partner sich aber nicht über die finanziellen Rahmenbedingungen einigen.

Das jetzt anstehende Motorenprojekt verhandeln die Russen dem Vernehmen nach weiter zweigleisig. Als Konkurrent steht neben VW erneut Fiat zur Diskussion. Spekulationen, daß die Italiener erneut den Zuschlag erhalten, gründen sich auf den im Frühjahr dieses Jahres anstehenden Besuch des sowjetischen Parteichefs Michail Gorbatschow in Rom. Möglicherweise überreicht der KP-Chef quasi als Gastgeschenk den Italienern den Milliarden-Auftrag.

Schlußfolgerungen dieser Art will man in Wolfsburg allerdings nicht akzeptieren.

Synode für Dialog mit den Juden

dpa, Bad Neuenahr

Mit einem Appell, alles zu unterlassen, was den „konstruktiven Dialog" zwischen Deutschen und Juden stören könnte, hat die Synode der Evangelischen Kirche im Rheinland am Montag in Bad Neuenahr ihre Arbeitsphase aufgenommen. Präses Gerhard Brandt nahm in seinem „Lagebericht" Bezug auf die Auseinandersetzung um das als antijüdisch kritisierte Fassbinderstück „der Müll, die Stadt und der Tod". Brandt betonte vor den 249 Synoden, daß „nicht wir bestimmen können", wann die gegenseitigen Beziehungen zwischen Deutschen und Juden „normal zu sein haben". Der Präses bat außerdem alle Gemeinden, in denen Sinti und Roma (Zigeuner) leben, „wachsam darauf zu achten", daß sie nicht weiter unter Vorurteilen zu leiden haben.

Die Synode der rheinländischen Kirche (3,4 Millionen Protestanten) wird sich bis Freitag mit knapp 30 Anträgen beschäftigen. Zu dem innerkirchlichen Problem der großen Zahl von Theologiestudenten sagte der Landespräses, daß es in der rheinischen Kirche weiterhin keine Zulassungsbeschränkungen geben werde. Bei dem Wunsch nach Anstellung aller junger Theologen sei jedoch auch das ausgewogene Verhältnis zwischen Geistlichen und Laienmitarbeitern in den Gemeinden zu beachten, wenn der Weg in eine „Pastorenkirche" vermieden werden soll.

Brot oder Ideologie für die Dritte Welt?

Kritik innerhalb der evangelischen Kirche an der Unterstützung revolutionärer Bewegungen durch das Hilfswerk

EBERHARD NITSCHKE, Bonn

Nur mit Schwierigkeiten haben Evangelische Landeskirchen Ende vergangenen Jahres offene Kritik an dem kirchlichen Hilfswerk „Brot für die Welt" unter Kontrolle halten können. Die große Spendenkampagne vor Weihnachten der 1959 gegründeten Organisation, die seither bereits rund eine Milliarde Mark sammelte und in Notgebieten verteilte, sollte nicht gestört werden. Die Einsprüche gegen die Vergabepraxis, die bis zum Boykottaufruf gegen „Brot für die Welt" reichen, konzentriert sich auf die Frage: „Unterstützt das evangelische Hilfswerk mit Spendengeld revolutionäre Befreiungsideologien?

Für den Berliner stellvertretenden Vorsitzenden der Evangelischen Notgemeinschaft, Professor Klaus Motschmann, der sich in einem Gutachten 1985 dazu äußerte, steht fest: „Wenn zum Beispiel allein im Jahr 1983 von Brot für die Welt 11,7 Millionen Mark für sogenannnte nicht formale Bildung bewilligt werden und in diesem Zusammenhang mehrfach ein marxistischer Schlüsselbegriff wie ‚Bewußtseinsbildung' fällt, an anderer Stelle Begriffe wie ‚movimentos populares', ‚education popular' oder gar ‚transfer of power' - dann sind kritische Rückfragen nicht nur erlaubt, sondern zwingend geboten". Einige „deutliche Kurskorrekturen" bei der Organisation dürften zur Beseitigung mancher Zweifel beitragen.

Ausgelöst worden war die Diskussion von einer kritischen Untersuchung des württembergischen Theologen Wilfried Veeser aus Filderstadt, der in einer nur in kleiner Auflage erscheinenden Kirchenzeitung der Region „Anmerkungen zu den theologischen Grundlagen von Brot für die Welt" machte und dabei feststellte, die Organisation habe „die bekenntnismässigen Grundlagen der Kirche verlassen", es gelte nun, auch durch Aufrufe zum Spendenboykott, eine Neubesinnung auf die kirchlichen Wurzeln herbeizuführen.

Eine Dokumentation

Veesers Spitze richtete sich besonders gegen den Direktor der Stuttgarter „Brot für die Welt"-Zentrale, den Pfarrer Hans-Otto Hahn, von dem er unter anderem den Ausspruch zitierte, das Bemühen, die Ursachen und nicht die Symptome der Armut zu bekämpfen, führe zu neuen Erkenntnissen, „die sich in einer zunehmenden Verlagerung der Prioritäten kirchlicher Entwicklungshilfe zugunsten einer gerechteren Verteilung von Gütern und Macht" auswirkten. Insbesondere kritisierte Veeser die Berufung auf Paulo Freire („Pädagogik der Unterdrückten") bei Vergabe von Mitteln durch „Brot für die Welt" in Südamerika.

In einer Dokumentation, die der angesehene „Informationsdienst der Evangelischen Allianz" abdruckte, zitierte Veeser Freire mit dem Satz: „Die traditionalistischen Kirchen entfremden die unterdrückten sozialen Klassen(...) In Wahrheit gibt es ebensowenig eine Humanisierung ohne Befreiung, wie eine Befreiung ohne eine revolutionäre Umgestaltung der Klassengesellschaft". Mit Programmen wie „Bewußtseinsbildung", „Alphabetisierung", „Education popular", „Volksbewegungen / Befreiungsbewegungen" fördere „Brot für die Welt" Manifestationen revolutionärer Befreiungsideologie.

Die umfangreichen Dokumentationen, mit denen der Theologe das nachzuweisen versuchte, die Hefte 37 und 38 des Informationsdienstes der Evangelischen Allianz (idea), wurde in den vergangenen Wochen im Handumdrehen zu Bestsellern. Von mancher Seite als „Besonders brisantes Material" bezeichnete Programme wurde in der zweiten Auflage dieser Hefte inzwischen wieder herausgenommen.

Vor dem Hintergrund der Auseinandersetzungen innerhalb der Evangelischen Kirche um die von „Brot für die Welt" unterstützten Projekte hat Ende 1985 auch der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit, Volkmar Köhler, Kritik angemeldet. Nachdem Hans-Otto Hahn als Direktor des Hilfswerks den Vorwurf erhoben hatte, Bonner Entwicklungshilfe sei außenwirtschaftlich orientiert und es sei fraglich, ob man das noch als Entwicklungshilfe bezeichnen könne, stellte Köhler fest, es bestehe die Gefahr, „daß staatliche und kirchliche Entwicklungshilfe zunehmend auseinanderdriftet". Die Position der Bonner Evangelischen Zentralstelle für Entwicklungshilfe (EZE) und von „Brot für die Welt", die oft völlig einseitig auf die Entwicklungsländer ausgerichtet sei, drohte „nicht mehr politikfähig" zu werden.

Kein politisches Mandat

Der massivste Vorwurf gegen „Brot für die Welt" kam von der evangelischen Notgemeinschaft in Braunschweig, deren Sprecher Günter Steinkampf Ende letzten Jahres feststellte, ein Bezug zwischen dem Christentum und den Aktivitäten von Brot für die Welt sei „kaum mehr herstellbar", denn die Hilfsaktion arbeite auf revolutionäre Veränderungen in der Dritten Welt hin und führe eine „revolutionäre, antiimperialistische, antikapitalistische und antifeudalistische Bewußtseinsbildung durch".

Für die angegriffene Hilfsaktion stellte ihr Direktor Hans-Otto Hahn fest: „Brot für die Welt hat kein politisches Mandat, sondern ein kirchliches, diakonisches. Wir wissen jedoch, daß wer Menschen liebt, in die Politik gerät". In allen der kritisierten Projekte sei der „Umgang mit der Bibel entscheidend". Daneben müsse man „einfach sehen, daß man gewisse Techniken aus der Lehrmethode Paulo Freires benutzen könne, ohne damit seine ganze links-orientierte Ideologie zu übernehmen". Und: „Über Befreiungstheologie urteile ich nicht, ich verurteile sie aber auch nicht."

„Grün-alternative Ideen bedrohen Wissenschaft"

Professoren sehen neue Gefahren aus alten Gedanken

PETER PHILIPPS, Bonn

Die Argumentation ist seit dem 19. Jahrhundert nicht mehr neu, wenn auch in neomystischer Sprache aktualisiert; die Gefahr allerdings hat eine neue Qualität bekommen. Auf diesen Punkt läßt sich die Kernaussage des Vortrags von Erwin K. Scheuch über „Die Abwertung des Verstandes – Das grüne Wissenschaftsverständnis als deutsche Tradition" bringen, mit dem der Kölner Soziologe gestern einen eintägigen Kongreß des „Bund Freiheit der Wissenschaft" in Bonn eröffnet hat. Das übergreifende Thema lautete: „Das grün-alternative Wissenschaftsverständnis – Tradition und Folgen".

Die konservativen Wissenschaftler wollten sich dabei ausdrücklich nicht mit der Politik der Grünen auseinandersetzen, sondern mit ihren geistigen Grundlagen. Clemens Christians, einer der Vorsitzenden des Verbandes: „Grünes Bewußtsein ist etwas anderes als grüne Politik." Und für Scheuch ist dies prinzipiell auch „nur ein soziales, kein intellektuelles Problem", denn die „Grünen können an vorhandene Traditionen anknüpfen", an in Europa *einmaliges Gedankengut*, und müssen „ihnen nur moderne Formen geben".

Hinter der Renaissance alternativen Denkens in Deutschland steht für Scheuch im wesentlichen „das heimatlos gewordene religiöse Deutungsbedürfnis", denn „Wissenschaft beschafft kein Orientierungswissen, ist kein vollwertiger Ersatz für das, was sie zuvor zerstört. Aber Orientierungswissen ist unerläßlich." So ergebe sich derzeit die „strukturelle Voraussetzung für eine neue Bedrohung der Wissenschaft, in der sich verschiedenartige Strömungen zusammenfinden können: die Forderung nach einer alternativen Wissenschaft, die erst bewirke, daß die positive Wissenschaft nützlich betrieben werden könne".

Folgen schon spürbar

An den Hochschulen seien die Folgen des Gedankengutes, das etwa von Meyer-Abich und Capra formuliert werde, bereits deutlich spürbar. „Die Zeiten der dramatischen Konfrontationen sind sicherlich vorbei, aber für Minderheiten ist heute die Hochschule nach wie vor der Ort zum Einüben der Verachtung vor Recht, bürgerlicher Gesellschaft und Wissenschaft." Die Universitäten hätten sich partiell zu „Gegenwelten" entwickelt. Gleichzeitig schlügen die immer stärkeren „korporatistischen Tendenzen" in der Politik auch auf die Wissenschaft durch „und werden durch die Nachgiebigkeit der Politik gegenüber dem jeweiligen Zeitgeist auf Dauer festgeschrieben". Als Beispiel nannte Scheuch unter anderem die Einrichtung einer Professur für „umwelt- und sozialverträgliche Technikentwicklung" an der Gesamthochschule Kassel, wo laut Ausschreibung „bei der Besetzung auf die Habilitation verzichtet" werde. Statt dessen werde eine „mehrjährige Forschungspraxis in ökologisch orientierter Forschung und/oder angepaßter Technologie sowie umfangreiche Erfahrung mit Planung und Durchführung problemorientierter Untersuchungen" gefordert. Der Kölner Wissenschaftler: „An die Stelle wissenschaftlicher Wünschbarkeit tritt die Forderung, der zukünftige Professor müsse eigene Erfahrungen mit Problemen der Dritten Welt haben."

Magische Deutungen

Aus der Sicht des Technikers ergänzte der Präsident der TU-München, Wolfgang Wild, die Befürchtungen über „Die Auswirkungen des grün-alternativen Wissenschaftsverständnisses auf die Forschung". Unter Hinweis auf den Freiburger Politologen Guggenberger konstatierte er: „So, wie die grün-alternativen Wertvorstellungen quer zu den Erfordernissen der Arbeitsgesellschaft liegen, so liegen die grün-alternativen Wissenschaftsvorstellungen quer zu den Erfordernissen einer Forschung, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten soll."

Wild nahm ausdrücklich „die Kritik an den traditionellen Wissenschaftsvorstellungen ernst" und ging unter anderem ausführlich auf Habermas, Jonas und die „dadaistische Erkenntnistheorie" eines Paul Feyerabend ein, der richtungsweisend für das alternative Wissenschaftsverständnis den Grundsatz postuliert: „Anything goes", also im Bereich der Naturerklärung ist alles zulässig, auch Mythen und magische Deutungen.

Aber im Ergebnis kam Wild zu der Erkenntnis: „Die grün-alternative Zukunftsperspektive ist trostlos, bei ihrer Geburt haben Verzweiflung und Lebensangst Pate gestanden." Und: „Es ist meine feste Überzeugung, daß sich die durch die Technik geschaffenen Probleme auch mit technischen Mitteln lösen lassen. Unabdingbare Voraussetzung für den Weg in eine lebenswerte Zukunft aber ist es, daß wir uns von dem Kleinmut und Pessimismus der grün-alternativen Bewegung frei machen."

Bürgerinitiativen für neue Autobahn

A 94 München–Passau beschäftigt Bundestagsausschüsse / Bayerische SPD: „Tandler-Linie"

PETER SCHMALZ, München

Im Bundesverkehrswegeplan, mit dem sich am 15. Januar der Innenausschuß des Bundestages und wenige Tage später der Verkehrsausschuß beschäftigen wird, ist eine Straßenbaumaßnahme enthalten, die den Abgeordneten eine Flut von Unterschriften eingebracht hat. Außergewöhnlich wird die Brief- und Kartenaktion dadurch, daß die Bürger nicht gegen *eine neue Straße protestieren*, sondern die Bonner Politiker vielmehr davon überzeugen wollen, daß eine neue Autobahn so schnell wie möglich realisiert werden muß.

50 255 Unterschriften wurden gebündelt geschickt, Tausende von Postkarten treffen seit Wochen täglich in der Bundeshauptstadt ein. „Wir rechnen mit insgesamt 100 000", sagt Richard Findl, Bürgermeister von Simbach im östlichen Bayern und Sprecher einer Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen, die sich entlang der Bundesstraße 12 von München bis Passau gebildet haben. Sie alle plädieren dafür, die von Schwerkraft und Pendlerverkehr total überlastete Bundesstraße durch eine Autobahn zu ersetzen. „Der derzeitige Zustand ist unmenschlich", heißt es in der Resolution der Bürgerinitiativen an den Verkehrsausschuß. Nach Verkehrszählungen gehört sie zu den am meisten frequentierten deutschen Straßen; Verkehrsstaus und schwere Unfälle sind an der Tagesordnung. Sie ist zugleich die einzige Verbindung zum bayerischen „Chemiedreieck" um Burghausen, eine der potentesten Wirtschaftsregionen Bayerns.

„Die neue Autobahn ist für uns eine Schicksalsfrage, von der Arbeitsplätze, Wettbewerbsfähigkeit und auch unser Lebensstandard abhängen", sagt Bürgermeister Findl. Bei Umfragen haben sich 95,5 Prozent für den Bau einer neuen Schnellstraße ausgesprochen.

Die Gegner, unter ihnen sind die elf SPD-Mitglieder und der eine Grüne im Verkehrsausschuß, lehnen den Neubau aus ökologischen Gründen ab, weil die Trasse einige Kilometer durch das Isental, ein noch unberührtes Flußtal, führt. Sie fordern den vierspurigen Ausbau der bestehenden Straße. Die Autobahn-Befürworter warnen jedoch vor dieser Alternative: *Sie sei teuer*, würde den Bau verzögern und bedeute trotz neuer Ortsumgehungen eine erhebliche Belästigung der Wohnbevölkerung.

Während die CSU geschlossen hinter der Neubau-Forderung steht, müht sich die FDP noch mit ihrer Meinungsfindung. Sie war anfangs dagegen, ihr Verkehrsexperte Klaus-Jürgen Hoffie war jedoch bei einem Ortstermin angesichts des überwältigenden Bürgervotums für eine Autobahn schwankend geworden und hatte den Kompromiß verkündet: Die Autobahn wird gebaut, durch eine kleine Änderung der Trasse wird aber das Isental geschont. Doch Hoffie wurde von der bayerischen FDP-Spitze, die sich für einen Ausbau der alten Bundesstraße stark macht, zurückgepfiffen. In mühsamen Verhandlungen zwischen CSU und FDP kam doch noch ein Vergleich zustande: Die Straße wird mit einem Finanzvolumen von 506 Millionen Mark in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, doch vor einer endgültigen Festlegung werden sechs mögliche Varianten geprüft.

Bürgermeister Findl hofft, daß der Verkehrsausschuß schnell eine zufriedenstellende Lösung findet. In Bonn wird allgemein mit dem Neubau einer Autobahn gerechnet, die sich auf einigen Kilometern an die Trasse der bisherigen B 12 anlehnt.

Die bayerische SPD aber hat ihren speziellen Grund, gegen das Autobahn-Projekt zu stimmen: Die künftige A 94 führt an Altötting vorbei, wo CSU-Generalsekretär und Fraktionschef Gerold Tandler wohnt und einen florierenden Gasthof betreibt. Schon ist das Wort „Tandler-Linie" geprägt. Der CSU-Politiker wehrt ab: „Unsinn. Ich bin die Woche über in München. Der Neubau ist wichtig für die Leute, die täglich unter den unerträglichen Zuständen leiden – als Anwohner oder als Autofahrer."

IG Metall „auf dem Holzweg"

DW. Bonn

Im Streit um die geplante Präzisierung des Paragraphen 116 im Arbeitsförderungsgesetz (AFG) haben die CDU-Sozialausschüsse versichert, daß sie sich „der Mitarbeit zur Klarstellung der Neutralität des Staates im Arbeitskampf nicht entziehen" würden. Ihr Schatzmeister Heinz Soenius rief die IG Metall auf, falls ihr an einer sachgerechten Lösung gelegen sei, solle sie mit den Sozialausschüssen zusammenarbeiten und endlich auf ihre Desinformations-Kampagnen verzichten.

Zu den Äußerungen des IG Metall-Chefs Mayr, die geplante Gesetzesänderung werde an den Abgeordneten aus den Sozialausschüssen scheitern, erklärte Sönius: „Die Sozialausschüsse sind und bleiben Sachwalter der Arbeitnehmerinteressen." Die Gesetzesinitiative der Bundesregierung biete eine Grundlage zur Mitarbeit. Allerdings, so der Schatzmeister, sei es auch unbestritten, daß im weiteren Gesetzgebungsverfahren über diese Grundlage noch diskutiert werden müsse.

Soenius bedeutete der IG Metall auch, daß sie auf dem Holzwege sei, falls sie glaube, gegen den Bundesvorsitzenden der CDU-Sozialausschüsse, Arbeitsminister Blüm, kräftig holzen zu können und dafür auch noch das Wohlverhalten der Sozialausschüsse zu erwarten.

Blüm wehrt sich gegen Zahnärzte

AP, Bonn

Bundesarbeitsminister Norbert Blüm (CDU) hat den Vorwurf des Freien Verbandes Deutscher Zahnärzte zurückgewiesen, er ergreife im Honorarstreit einseitig Partei für die Krankenkassen. In Antwort auf ein Schreiben des Verbandes betonte Blüm, davon könne überhaupt keine Rede sein. Während die Kassen die Bewertungsmaßstäbe für Zahnersatz um 15 Prozent senken und für konservierende Maßnahmen beibehalten wollten, habe er sich für einen „vernünftigen Mittelweg" ausgesprochen, nämlich für eine Anhebung der Vergütung für beide Bereiche um jeweils 1,5 Prozent oder nur für die konservierenden Leistungen um drei Prozent. Dieser Vermittlungsvorschlag liege genau auf der Linie, auf der die Ärzte sich mit den Krankenkassen geeinigt hätten. Wer wie die Zahnärzte darin einen „Anschlag auf den Rechtsstaat" erblicke, „dem muß die Fähigkeit für ein objektives Urteil verloren gegangen sein".

Kein Geld für verfallenen Urlaub

dpa, Arnsberg

Ein Beamter hat keinen Anspruch auf finanziellen Ersatz für nichtgenommenen Erholungsurlaub, und zwar auch dann nicht, wenn er durch Krankheit gehindert war, seinen Urlaub anzutreten. Das hat das Verwaltungsgericht Arnsberg in einem am Montag veröffentlichten Urteil entschieden (AZ.: 2 K 2936/84).

Hintergrund war die Klage eines 40jährigen Kriminalbeamten aus Hagen gegen das Land Nordrhein-Westfalen. Wie das Gericht ausführte, ist das Bundesurlaubsgesetz, das Arbeitern und Angestellten im öffentlichen Dienst entsprechende Leistungen ausdrücklich zuerkennt, auf Beamte nicht anzuwenden. Für Beamte gelten vielmehr die Sonderbestimmungen der Bundes- und Landesbeamtengesetze, in denen ein Ausgleich für verfallenen Urlaub nicht vorgesehen sei.

DIE WELT (USPS 603-590) is published daily except sundays and holidays. The subscription price for the USA is US-Dollar 365,00 per annum. Distributed by German Language Publications, Inc., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632. Second class postage is paid at Englewood, NJ 07631 and at additional mailing offices. Postmaster: send address changes to: DIE WELT, GERMAN LANGUAGE PUBLICATIONS, INC., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632.

Ein neuer Optimismus hat sich breit gemacht

Von HANS-R. KARUTZ

Am grünen Strand der Spree kristallisierte sich auch 1985 wieder die Kernaufgabe Berlins in dieser Zeit: Treffpunkt der Deutschen zu sein. Sie können nur hier ihr Weltbild zugleich in West und Ost schärfen. Rund fünf Millionen Besucher steuerten *Berlin an. Die Stadt selbst ist* unterdessen auf ihre frische, neue Weise nicht nur in den Köpfen, sondern auch in den Herzen vieler „angekommen", die Berlin müde geworden waren. Auf dem Weg zur faktischen, nicht nur behaupteten Metropole legte die Stadt weitere Schritte zurück. Berlin, immer unterwegs.

Nach der erfolgreichen Wahlbestätigung des bürgerlichen Bündnisses, in das die Liberalen ein zum Wuchern wie geschaffenes Pfund von 8,5 Prozent einbrachten, *mußten* die Politiker andererseits eine Reihe harter Nüsse knacken. Die Stadt lebt auch weiterhin nicht auf einer politischen „Insel der Seligen". Aber der Fortschritt im Sinne des Wortes, die Haute Couture am Mantel einer Weltstadt, die Berlin bis zum Ende dieses Jahrzehnts tatsächlich wieder sein kann, läßt sich beschreiben.

- Die politische Führung aus CDU und FDP unter Eberhard Diepgen, aber auch die SPD-Opposition, kam endlich überein, die Stadt wieder auf eine Mitte hin zu zentrieren: Dieses „Republikanische Forum" als Gürtel vor dem Reichstag soll den politischen Willen der Stadt auch in ihren Bauten ausdrücken.
- Hier schlug Bundeskanzler Helmut Kohl mit seinem Geschenk von bleibendem geistigen Wert, dem „Deutschen Historischen Museum", als Gabe der Bundesrepublik zum 750. Stadtgeburtstag 1987, den entscheidenden Pflock ein.
- *Die Stadt* erhält wieder, um geistige Impulse auch abzustrahlen und nicht nur zu empfangen, eine Akademie der Wissenschaften. Der Konkurrenzkampf auch auf diesem Gebiet mit dem anderen Teil Berlins läßt sich ohnedies nicht wegdebattieren.
- Mit dem Wiederaufbau der japanischen Botschaft als Begegnungsstätte mit der Technik-Vormacht im Fernen Osten schlägt Berlin eine tragfähige Brücke in die Welt. Die Stadt kann nicht genug Freunde haben, darf nicht sparen, wenn es um das Eingewobensein in kulturelle und politische Bezüge geht, die über Europa hinausgreifen.
- Das drohende „Verschlafen" der 750-Jahr-Feier 1987, weil man am Ende den Programm-Wald vor lauter Bäumen nicht mehr sah, wurde spät, aber nicht zu spät erkannt: Eberhard Diepgen selbst zog das Unternehmen wie so viele andere an sich und richtete verschiedene Arbeitsebenen ein.
- Auf einer gänzlich anderen, aber nicht minder ins Gewicht fallenden



Ebene machte Berlin einen Qualitätssprung: Der Anschluß an das sibirisch-westeuropäische Erdgasnetz spannt die Stadt abermals in weltweite Zusammenhänge ein.

- Der Beschluß, ein deutsches Herzzentrum in der Stadt zu errichten, um die Hochleistungsmedizin an Berlin *zu binden* und endlich das „Kulturforum" rund um die Philharmonie zu vollenden, fügte sich in das Erfolgsraster anno '85 ein.
- Kein publizistischer Brennpunkt, aber dennoch lobenswert war die Arbeit des Senats-Neulings für Finanzen, Günter Rexrodt (FDP). 1986 sinkt die Bundeshilfequote für Berlin von 54,1 auf 52,4 Prozent. Die Stadt lebt und bebt wieder, liegt auch mit ihrer Steuer- und Ertragskraft auf *dem Sprung nach vorn.*

Dieser Katalog abgehakter Erfolgspunkte möchte keine heile Berliner Welt vortäuschen. Die Koalition mußte manches Brot der Tagespolitik unter Tränen essen. An Stichworten fehlt es nicht: Der Wirrwarr um den Gefährdungsgrad der „Sonnenschein"-Schmelzöfen mit kurzer, amtlich verordneter Stillegung; die wachsenden Irritationen in der CDU und außerhalb über Rechtsaußen-Tendenzen bei der Jungen Union, die besorgte Nachfragen bei der Jüdischen Gemeinde hervorrief; der mühsam entspannte Streit um die Streichung von 2500 Krankenhausbetten; Korruptions- und Bestechungsvorwürfe gegen einen prominenten CDU-Untersuchungshäftling; die schwärende Personalkrise im Sender Freies Berlin.

Das war nicht immer der Stoff, aus dem die Träume von Politikern sind. Aber, anders als zu sozialliberalen Zeiten, gewinnt nicht der Eindruck die Oberhand, derlei wachse über den Kopf. Auch eine Koalition, die 55 Prozent der Bürger hinter sich weiß, muß *die Tagesordnung der Akutfälle* abhandeln. Die notwendige Warnung der Union vor Machtmißbrauch und Übermut kam prompt durch Eberhard Diepgen: „Wer so handelt, fliegt raus." Berlins CDU mag sich nicht vom Thema abbringen lassen, woran auch der wachsam-besorgten FDP gelegen ist: „Wir müssen aufpassen, sehr sorgfältig vorgehen, uns in jeder Phase abstimmen und dürfen den Erfolg nicht verspielen", mahnt FDP-Chef Walter Rasch.

Deutschlandpolitisch ernteten die Berliner nur eine eßbare Frucht: Die Transitautobahn nach Hof bekommt von 1986 an endlich auf den Rüttel- und Schüttel-Abschnitten einen neuen Belag. Auf anderen Feldern blieb die „DDR" trotz aller Bonner und Berliner Anmahnungen starrsinnig. Reiseerleichterungen, wie sie Westdeutsche genießen, bleiben den Berlinern verwehrt. 4000 Dauer-Einreiseverweigerungen in die „DDR" bezeugen die SED-Politik, keinerlei Berlin-Milde walten zu lassen.

Wichtiger für das soziale Wohlbefinden als diese gewohnt beschränkten „DDR"-Beschränkungen erwiesen sich die Besucher, denen die Stadt ihren Gruß entbot: Zuletzt sprach Amerikas Außenminister George Shultz noch einmal von der Entschlossenheit Washingtons, die sowjetische Kriegs- und Nachkriegs-Beutepolitik in Mitteleuropa nicht hinzunehmen. Berlin bleibt somit, beschützt und behütet, auf der „großen" weltpolitischen Tagesordnung der beiden Supermächte. François Mitterand aus Paris machte den Berlinern Mut, auch mit ihrer politischen Umgebung, der „DDR", ins Reine zu kommen. Das Echo aus Ost-Berlin kam mit einiger Verzögerung: Aus den Thesen zur 750-Jahr-Feier wehte nur der Eiswind des Kalten Krieges.

Manches in diesem Jahr blieb auf der Folienwand, an der Berlins Geschichte befestigt ist, haften: die gesprengte Versöhnungskirche an der Mauer, die den „DDR"-Grenzern im Sicht- und Schußfeld stand. Die jun*ge Frau, die 292 Tage am weißen* Grenzstrich, quer über die Friedrichstraße gezogen, am westöstlichen Checkpoint Charlie ausharrte, bis Ost-Berlin endlich das Selbstverständliche tat – die Eltern in den Westen zu lassen.

Die lieblichste Botschafterin der Briten, Lady Diana, im schönsten aller Gewitter – dem der Blitzlichter. Prinz Charles zu Pferde, ebenfalls als Gast. Die Stunden, die der Tod bestimmte – der Abschied von Axel Springer. *Die Blütenträume auf* der Bundesgartenschau, die familiäre Freundlichkeit, mit der Richard und Marianne von Weizsäcker plötzlich in Berlins Theatern oder im Opernparkett sitzen.

1986 brechen wieder schmerzensreiche Erinnerungen auf – am 13. August steht die Mauer 25 Jahre. Aber die Stadt definiert sich nicht mehr von diesem überflüssigsten Bauwerk in Europa. Sie wird sich überleben, *weil Berlin längst überlebt hat.*

Das kommende Jahr trägt den Charakter des Atemholens. Kraft sparen vor den Anforderungen, 1987 den Wettstreit mit der anderen Stadthälfte um die überzeugendste Form zu gewinnen, Berlins Geburtstag ins Bewußtsein der Deutschen zu heben.

Und wieder helfen Wahlen den Besetzern in Hamburg

UWE BAHNSEN, Hamburg

„Wenn Ihr räumt, holen wir die Russen" – Diese Parole wird Hamburgs Gästen wohl auch in diesem Jahr an einem besonders herausgehobenen *Platz der Hansestadt* in die Augen springen: direkt am Elbufer in St. Pauli, gegenüber von Blohm + Voss. Dort stehen in der St.-Pauli-Hafenstraße und in der Bernhard-Nocht-Straße acht Häuser, die der städtischen Wohnungsgesellschaft Saga gehören. Die – häufig wechselnden – Bewohner beschäftigen seit über drei Jahren nicht nur den Eigentümer, sondern Polizei und Feuerwehr, den Verfassungsschutz, die Baubehörde, das zuständige Bezirksamt, die Ju*stiz*, den *Senat*, die Bürgerschaft. Die „Hafenstraße" – das ist seither ein „Dauerbrenner" für die Sicherheitsbehörden, auch für die Polizeireporter. Der Fall macht exemplarisch die schlimmen Folgen deutlich, die blanker Opportunismus in der Politik zu haben pflegt.

Begonnen hatte alles, als im April 1982 bekannt wurde, daß mehrere Dutzend junge Leute aus der alternativen Szene, darunter auch Chaoten, Wohnungen in den städtischen Alt*bauten an der Hafenstraße* bezogen hatten, ohne einen Mietvertrag in der Tasche zu haben – im Gegensatz zu anderen Bewohnern, bei denen ein Mietverhältnis unbestreitbar vorlag. Der Tatbestand war eindeutig: Dies waren Hausbesetzungen nach Kreuzberger Machart. Bürgermeister Klaus von Dohnanyi und der damalige Innensenator Alfons Pawelczyk hatten immer wieder als „Hamburger Prinzip" verkündet, jede besetzte Wohnung werde innerhalb von 24 Stun*den polizeilich geräumt.*

Der Senat ließ gewähren

Im Falle Hafenstraße jedoch verzichteten die Rathaus-Regenten nicht nur auf drakonische, sondern überhaupt auf Maßnahmen – man ließ die Besetzer gewähren. Zur Begründung hieß es damals, eine Räumung sei unterblieben, weil sie vom Eigentümer Saga nicht verlangt worden sei. Jedoch verschwieg Dohnanyi wohl*weislich, daß die* Saga einen solchen Antrag auf Weisung aus dem Rathaus nicht stellen durfte.

Durchgesetzt hatte das Bürgermeister Klaus von Dohnanyi höchstpersönlich, denn: Es stand die Bürgerschaftswahl vom 6. Juni 1982 vor der Tür, und der Regierungschef wollte vermeiden, daß ein spektakulärer Polizeieinsatz an diesem neuralgischen Punkt der Stadt von der Grün-Alternativen Liste GAL hätte ausgebeutet werden können. Nachdem die SPD *aber die absolute Mehrheit* verloren hatte und Tolerierungsverhandlungen mit der GAL führte, kam ein Durchgreifen schon gar nicht mehr in Frage. Das änderte sich auch nicht, als Dohnanyi am 19. Dezember 1982 die absolute Mehrheit zurückgewann.

Mist auf dem Schreibtisch

Seither haben sich aus den zunächst vom Senat geduldeten Zuständen in den Abbruchhäusern am Elbufer Tatbestände *entwickelt*, die den Stadtvätern inzwischen sogar juristisch die Hände binden – Folge von finanziellen, rechtlichen und politischen Konzessionen, die man den damaligen Besetzern immer wieder gemacht hat, um das Problem zu legalisieren und zu entschärfen. Die Bewohner allerdings honorierten derlei Entgegenkommen nicht.

Auf drastische Weise machten die nunmehrigen Mieter der Obrigkeit auch klar, was sie von ihren Vertretern *hielten: In der Finanzbehörde* fand ein für das Problem zuständiger Beamter Mist auf dem Schreibtisch vor, als er morgens seinen Dienst beginnen wollte; in der Chefetage der Baubehörde steckte schon mal ein Beil in der Tür, und eine „Besetzung" des Vorzimmers hat es dort auch schon gegeben. Den Zorn der „Hafenstraße" bekam allerdings auch schon die alternative „Tageszeitung" zu spüren, nachdem sie in einem Interview die Ansicht des Verfassungsschutzchefs *Christian Lochte* publiziert hatte, in die Häuser seien RAF-Sympathisanten eingezogen. Chaoten drangen nachts in die „taz"-Räume ein und demolierten „wg. Lochte" Mobiliar und Maschinen.

Ginge es nach der Polizeiführung, dann wäre das ganze Thema auf einen Schlag mit einem Großeinsatz erledigt; jedoch hält sie still wie alle übrigen Beteiligten, etwa die Saga und die öffentlichen Versorgungsunternehmen. Zur Zeit wird wieder mal mit den Anwälten der derzeit rund 90 Bewohner über eine langfristige Regelung verhandelt. Die Stadt kostet der jetzige Zustand mindestens 80 000 Mark jährlich. Exekutive Maßnahmen zu seiner Beendigung sind nicht in Sicht – in Hamburg wird im November gewählt.

Mehr als Wahlen reizt „IVA" die Portugiesen

Fünf Präsidentschaftskandidaten / Siegt der Christdemokrat?

ROLF GÖRTZ, Madrid

Auf „IVA" – das Kürzel für Mehrwertsteuer – konzentriert sich das öffentliche Interesse in Portugal, falls es für die öffentlichen Dinge überhaupt noch vorhanden ist. Durch den EG-Beitritt am 1. Januar müssen auch die Portugiesen diese Steuer zahlen.

Die Plakatschwemme für die bevorstehenden Präsidentschaftswahlen und die Parolen auf den schäbigen, reparaturbedürftigen Mauern und Hauswänden empfindet der Portugiese heute fast als Belästigung. Denn die Erinnerung an die Revolution der Nelken von 1974, die größte Enttäuschung der letzten 50 Jahre, läßt resignieren.

Wahlfieber findet deshalb nur auf den Plakaten, in den Parteilokalen und in den Medien statt. Dort allerdings herrscht ein professioneller Enthusiasmus, der sich gefährlich weit vom ratlosen Bürger und damit von der politischen Realität entfernt.

Die Portugiesen ducken sich in der Erwartung neuer Preissteigerung durch die IVA, nachdem die Regierung erst im Dezember eine allerdings längst fällige allgemeine Preissteigerung von 14 Prozent vorgenommen hatte.

Viel wichtiger als ein neuer Präsident erscheint dem Bürger die drohende Zunahme der ohnehin drückenden Arbeitslosigkeit. Hunderttausende erhalten ihren Lohn in unterbeschäftigten Staatsbetrieben, einer korrupten Bürokratie. Der Besen, der hier die Ordnung einer europäisch orientierten Wirtschaft schaffen soll, wird zunächst auch diese Arbeiter auf die Straße fegen.

Votum am 26. Januar

Die Beteiligung bei den Präsidentschaftswahlen am 26. Januar wird also gering sein. Fünf Kandidaten erkennt das Verfassungsgericht an: für das bürgerliche Lager der regierenden, nur dem Namen nach Sozialdemokratischen Partei (PSD) den ehemaligen Vorsitzenden der christdemokratischen CDS, Freitas do Amaral; für die aus ihrer Führungsrolle abgewählte Sozialistische Partei deren Chef Mario Soares, für das heterogene Lager der neuen Reformpartei *PRD des noch amtierenden Präsidenten* General Ramalho Eanes die Linkskatholikin Lourdes Pintasilgo und – als die große Überraschung – die ehemalige Nummer zwei der Sozialistischen Partei, den Anwalt Salgado Zenha; als fünften ohne besonderen Anhang Angelo Veloso.

Eanes kann nicht mehr kandidieren, weil die Verfassung nur einmal eine Wiederwahl nach der fünf Jahre währenden Amtszeit zuläßt. Der erst 52 Jahre alte, als Präsident beliebte Militär hat aber durchaus Chancen, nach weiteren fünf Jahren noch einmal gewählt zu werden. Als Chef seiner eigenen Reformpartei PRD erfuhr er nach dem Erfolg aus dem Nullstart heraus bei den Parlamentswahlen vom Oktober eine empfindliche Niederlage bei den Gemeindewahlen im Dezember.

Eanes-Anhänger irritiert

Die Anhänger eines energischen, vor allem aber persönlich bescheidenen Staatspräsidenten reagierten irritiert angesichts der in seiner Parlamentsfraktion sichtbar gewordenen Mischung von jenen Kommunisten und Linkssozialisten, die seine Wahlkomitees bilden, und von den roten Militärsozialisten.

Von ihnen vor allem haben die Portugiesen nach dem 25. April 1974, dessen Symbol sich inzwischen auf die Terroristen-Gruppe „FP 25" des angeklagten Oberstleutnant Otelo Carvalho reduzierte, zunächst einmal genug.

Im bürgerlichen Lager herrschen klare Vorstellungen: Freitas do Amaral rechnet sich sogar Chancen aus, schon beim ersten Wahlgang die absolute Mehrheit zu gewinnen. Ihm kommt das entschlossene Vorgehen des neuen Ministerpräsidenten Anibal Cavaco Silva zugute – wie einst Antonio de Oliveira Salazar ein erfolgreicher Finanzwissenschaftler. Und Ex-Diktator Salazar ist heute schon keine schlechte Erinnerung mehr!

Von den Linken dürfte Salgado Zenha, der offizielle Kandidat der Eanisten, gegen Mario Soares Schwierigkeiten haben, seit Zenha die offizielle Unterstützung auch der Kommunisten-Partei „genießt". Gewiß ein Danaergeschenk. So könnten beim zweiten Wahlgang Mario Soares und *Freitas do Amaral aufeinandertreffen.* (SAD)

Was tun mit Khadhafi? / Das Für und Wider um Sanktionen / USA stehen mit ihrem Appell allein

GROSSBRITANNIEN

Bekämpfung des Terrors Vorrang geben

REINER GATERMANN, London

Seit April 1984 gibt es zwischen Großbritannien und Libyen keine diplomatischen Beziehungen mehr. Dennoch stößt in London die Forderung Washingtons nach wirtschaftlichen Sanktionen auf taube Ohren. Die Regierung Thatcher lehnt aus prinzipiellen Erwägungen Sanktionen als politisches Druckmittel ab. Dies kann mit einem anderen Regierungsstandpunkt kollidieren, nämlich den Terrorismus mit „allen zur Verfügung stehenden Mitteln" zu bekämpfen.

Premierministerin Margaret Thatcher verurteilt die Unterstützung des internationalen Terrorismus durch Libyens Staatschef Khadhafi ebenso wie US-Präsident Reagan; ihre Aversion gegen ihn mag aufgrund der Er*eignisse vom April 1984 sogar noch* größer sein. Damals wurde bei einer Demonstration gegen Khadhafi aus dem Botschaftsgebäude heraus die britische Polizistin Yvonne Fletcher erschossen. Die Libyer blockierten die Suche nach den Tätern. Der Abbruch der diplomatischen Beziehungen war die Folge. Im Gegenzug inhaftierte Libyen vier Briten, die gegen die Sicherheitsverordnungen verstoßen oder Wirtschaftsspionage betrieben haben sollen. Sie kamen erst im Februar 1985 nach langwierigen Verhandlungen frei.

Derzeit leben rund 5000 Briten in Libyen, die meisten sind bei internationalen Ölgesellschaften beschäftigt. Trotz des eisigen politischen Klimas harren allerdings auch noch ein paar britische Unternehmen aus. London hat keine rechtliche Handhabe, seine Staatsbürger zum Verlassen des Lan*des zu zwingen. „Unsere Pässe gelten* uneingeschränkt für alle Länder", erklärt dazu das Außenministerium.

Der bilaterale Handel ist bescheiden. Während die Briten Güter, hauptsächlich Maschinen, im Wert von rund 950 Millionen Mark pro Jahr liefern, beziehen sie Rohöl für etwa 760 Millionen Mark. Die Briten sind von diesen Lieferungen nicht abhängig. Ihre Nordseeproduktion übersteigt den Eigenbedarf.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Libyen bleibt ein interessanter Markt

HANS-JÜRGEN MAHNKE, Bonn

Das Thema Sanktionen gegen Libyen wird nicht nur in der deutschen Wirtschaft, sondern auch in Bonn recht tief gehängt. Daraus kann jedoch nicht auf eine „Komplizenschaft" mit dem libyschen Revolutionsführer Khadhafi geschlossen werden. Im Gegenteil.

Aber wirtschaftliche Sanktionen sind, wie Bundeswirtschaftsminister Martin Bangemann betont, kein „hilfreiches Mittel" zur Durchsetzung von Forderungen. Sollte sich der Westen zu gemeinsamen politischen Maßnahmen gegen Libyen zusammenfinden, so würde sich Bonn daran beteiligen, verlautete aus dem Auswärtigen Amt.

Gegenwärtig leben etwa 1500 Deutsche in Libyen. Während der siebziger Jahre hatten sich die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und dem nordafrikanischen Wüstenstaat im Zuge der Ölpreisexplosion recht günstig entwickelt. In den vergangenen Jahren stagnierten sie oder schrumpften sogar leicht. So exportierten deutsche Firmen in den ersten neun Monaten des vergangenen Jahres noch Waren für 1,3 Milliarden Mark nach Libyen, ein Jahr zuvor waren es noch 1,6 Milliarden.

Dabei handelte es sich vor allem um elektrotechnische Artikel, Erzeugnisse des Maschinenbaus, Eisenwaren und Nutzfahrzeuge. Gemessen am gesamten deutschen Außenhandel fällt dies zwar kaum ins Gewicht, für manche Firmen hat sich Libyen jedoch zu einem interessanten Markt entwickelt. Dieses gilt gerade auch für die Anlagenbauer, die in den vergangenen Jahren manchen Großauftrag, so beim Bau eines Stahlkomplexes, an Land ziehen konnten.

Das wird auch durch das relativ hohe Hermes-Engagement von mehr als zehn Milliarden Mark unterstrichen. Sollte Libyen die Zahlungen einstellen, so müßte der Bund für diesen Betrag einspringen. Diese Gefahr wird jedoch als gering veranschlagt. Allerdings klagen viele Firmen über „eigenartige" Zahlungspraktiken. Aber irgendwie sei immer noch ein Arrangement zustande gekommen, heißt es beim Afrika-Verein.

Bedeutsamer sind die Einfuhren aus dem Ölland, die in den ersten neun Monaten des Jahres 1985 bei rund fünf Milliarden Mark stagnierten. Nach Angaben des Wirtschaftsministeriums war Libyen in den ersten zehn Monaten 1985 mit 7,9 Millionen Tonnen der drittwichtigste Rohöllieferant der Bundesrepublik. Dies waren rund 15 Prozent der Importe. Die Menge ist zu gering, um ein Wohl*verhalten von Bonn erzwingen zu* können. Zudem gelangt der größere Teil über den Amsterdamer Spotmarkt in die Bundesrepublik.

Obwohl die direkten wirtschaftlichen Folgen von Sanktionen gering veranschlagt werden, sind die Bedenken gegen solche Maßnahmen um so größer. Würde eine ähnliche Meßlatte an die Beziehungen zu anderen Ländern angelegt, so müßte der Handel mit vielen Staaten abgebrochen werden, in Afrika bliebe kaum noch ein Land übrig, heißt es.

FRANKREICH

Handel mit dem Wüstenstaat ist rückläufig

PETER RUGE, Paris

Frankreich liefert ein neues Beispiel seiner Schaukelpolitik im Nahen Osten: Das Verteidigungsministerium dementiert eine Vermittlerrolle bei einem von Libyen angestrebten Waffengeschäft. Um sozusagen seine herzliche Verbundenheit zu Israel zu demonstrieren, unterhält sich der französische Staatspräsident Mitterrand eingehend beim Neujahrsempfang mit dem israelischen Botschafter. Gleichzeitig schüttelt Roland Dumas, der französische Außenminister, sehr lebhaft die Hand des libyschen Botschafters.

Frankreichs wirtschaftliches Engagement in Libyen weist dabei eine rückläufige Tendenz auf. Das zeigen die Erdöllieferquoten: 1985 stellte Libyen mit 3 Millionen Tonnen (1984: 3,5) nur noch knapp fünf Prozent der gesamten Rohölimporte (86 Millionen Tonnen) Frankreichs. Nachdem es noch 1980 mit 18 Millionen Tonnen zu den größten Lieferanten gehörte, rutschte es jetzt auf den zehnten Platz.

Die Importe gehen ausschließlich über die beiden amerikanischen Konzerne Esso und Mobil. In Libyen unterhält Frankreich keine eigenen Mineralölgesellschaften. Auch sonst ist die französische Wirtschaft dort kaum vertreten. Auch die Exporte gingen zurück. Der Passivsaldo von 5,29 Milliarden Franc wird vom französischen Unternehmerverband CNPF als „besorgniserregend" bezeichnet.

Dennoch scheint Frankreich seinen Ruf wahren zu wollen, im Mittelmeerraum in heiklen politischen Fragen weiter ansprechbar zu sein. TF 1, das staatliche französische Fernsehen, verbreitete jetzt, Paris habe seine Unterstützung gewährt, damit Libyen in Argentinien zwei Fregatten kaufen könne, die in Großbritannien gebaut wurden. Dies wird jetzt formell vom Verteidigungsministerium in Paris zurückgewiesen.

VEREINIGTE STAATEN

Nur noch wenig wirtschaftliche Mittel

DW./SAD, Washington

Bei der Antwort auf die Frage, wie Khadhafi bestraft werden könnte, zögern die Verantwortlichen in Washington. Allen amerikanischen Drohgebärden zum Trotz glaubt in der US-Hauptstadt niemand an ein direktes militärisches Unternehmen der Vereinigten Staaten gegen Libyen. Angekündigte Verstärkungen der 6. Flotte im Mittelmeer (die zur Zeit noch aus nur 16 Einheiten besteht) sind denn auch eher Mittel, politisch-psychologischen Druck auszuüben, als die Vorbereitung zu einem „Krieg mit Libyen", wie es zum Entsetzen Washingtons am Wochenende in Alarmschlagzeilen der europäischen Presse geheißen hatte.

Auf der anderen Seite läßt die US-Regierung keinen Zweifel daran, daß das Khadhafi-Regime in Libyen international mehr „isoliert" werden müsse. In diese Richtung gehen die diplomatischen Bemühungen Washingtons: Die Verbündeten in Westeuropa sollen bewogen werden, sich an „Kollektivaktionen" politischer und wirtschaftlicher Art gegen Libyen zu beteiligen. Daß entsprechende Fühler Washingtons vorerst eine so negative Reaktion gefunden haben, hat in der öffentlichen Meinung zum Teil Enttäuschung hervorgerufen. Einige Kommentatoren machen kein Hehl daraus, daß sie sich von den Europäern im Stich gelassen fühlen, wenn es *um die Bekämpfung des Terrorismus* geht.

Washingtons Möglichkeiten, alleine wirtschaftlichen Druck auf Libyen auszuüben, der den Charakter einer Vergeltung annehmen könnte, sind eher gering. 1981 hatte Präsident Reagan bereits einen Ölboykott und teilweise auch einen Handelsboykott über Libyen verhängt, sowie in dem Mittelmeerland ansässige Amerikaner aufgefordert, in die USA zurückzukehren. Seither leben dort noch nach offiziellen Schätzungen etwa 1500 Amerikaner, nennenswert ist lediglich der Handel mit amerikanischen Pharmazeutika und einigen Landwirtschaftsgütern.

1980 betrugen die Öleinkünfte Libyens noch rund 20 Milliarden Dollar, für das vergangene Jahr werden sie auf noch höchstens neun Milliarden veranschlagt. Die Rohölproduktion *fiel von über zwei Millionen Barrel* täglich Mitte der 70er Jahre auf knapp eine halbe Millionen Barrel 1982. Westliche Geschäftsleute schätzen die Devisenreserven (1980: 13 Milliarden Dollar) auf gerade noch 500 Millionen Dollar. Die Schulden Libyens gegenüber westlichen Unternehmen belaufen sich dagegen auf rund vier Milliarden Dollar. Bei Privatbanken im Westen gilt Libyen seit Monaten als „fragwürdige Kreditadresse".

Das aktuelle Fachbuch

Neues aus der Welt der Wahrnehmung

Sehen und Wahrnehmen stellt für die meisten von uns einen selbstverständlichen Vorgang dar. Nur wenige machen sich klar, daß hinter unserem Eindruck von der Welt eine ganz erstaunliche Leistung steckt. Denn die Wissenschaft hat uns gelehrt, daß unsere Erfahrungswelt keineswegs mit der physikalischen Welt übereinstimmt.

Häufig wird zur Erklärung der Vergleich mit einer Kamera gezogen, doch diese Analogie beschreibt vieles nicht: Warum stufen wir einen Gegenstand trotz wachsender Entfernung als gleich groß ein, obwohl das Netzhautbild kleiner wird?

Wenn wir eine Welt von Gegenständen und Vorgängen um uns herum wahrnehmen, so genügt als Erklärung dafür keineswegs der pauschale Hinweis auf physikalisch-biochemische Prozesse im Auge oder die komplizierte Verarbeitung der Nervensignale im Gehirn. Im vorliegenden Buch kommen solche Vorgänge auch nur am Rande zur Sprache. Gefragt wird: Wie erkennen wir Eigenschaften wie Größe und Form von Gegenständen? Wie schätzen wir Abstände und Bewegungen ein?

Wahrnehmung bildet auch die Grundlage einer jeden naturwissenschaftlichen Beobachtung. Als Forschungsobjekt an sich hat sie jedoch weit weniger Neugier und Interesse geweckt als die traditionellen Wissenschaftszweige. Irvin Rock, Professor für Wahrnehmungspsychologie, beschreibt diejenigen Phänomene, die von den meisten Spezialisten als relevant angesehen werden, und erläutert die wichtigsten Theorien.

Der Leser erfährt in neun Kapiteln, durch welche Faktoren der Eindruck der Räumlichkeit hervorgerufen wird, welcher Techniken sich Künstler bedienen, um bestimmte visuelle Effekte zu erzielen, wie optisch-geometrische Täuschungen zustande kommen und wie die Umwelt bei eigener Bewegung erscheint.

DIETER THIERBACH

„Wahrnehmung – Vom visuellen Reiz zum Sehen und Erkennen" von Irvin Rock, 220 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Spektrum der Wissenschaft Verlagsgesellschaft mbH & Co. Heidelberg, DM 56,-.



Auch das Forschungschiff „Poseidon" des Kieler Instituts für Meereskunde fährt unter der Flagge der „Reedergemeinschaft Forschungsschiffahrt" FOTO: DPA

Wenn Labors ins Schwimmen kommen

Bremer Reederei hat sich auf den Betrieb von Schiffen für die Meeresforschung spezialisiert

Von W. WESSENDORF

Schiffe der Reedergemeinschaft Forschungsschiffahrt GmbH, *kurz RF genannt, schippern* weltweit über die Meere. Die Reederei mit Sitz in Bremen bietet ihre Dienste Wissenschaftlern und privaten Unternehmen im In- und Ausland an. Die RF betreibt Forschungsschiffe, die Forschungsplattform „Nordsee" 40-45 Seemeilen nordwestlich von Helgoland sowie meerestechnisches Gerät. Armin Kaiser, Mitglied der Geschäftsführung, über seine Firma: „Besonders augebildetes seemännisches Personal sorgt für die Führung und Handhabung dieser Komponenten und leistet somit einen wichtigen Beitrag in der multidisziplinären Meeresforschung."

Auf den RF-Spezialschiffen fahren 110 Seeleute – vom Kapitän bis zum Matrosen. Kaiser erklärt: „Sie sind an allen Geräten ausgebildet, Flexibilität ist gefragt." Ab März bereedern die Bremer Meeresspezialisten auch das neue Hamburger Forschungsschiff, die „Meteor II", die auf der Travemünder Schlichtingwerft gebaut wurde. Die RF stockt dann ihr Personal noch einmal um 40 Spezialisten auf.

Auf dem eigenen Mehrzweckforschungsschiff „Sonne", einem der größten und leistungsfähigsten deutschen Forschungsschiffe, können allein 24 Wissenschaftler und Techniker mitfahren. Es ist 340 Tage pro Jahr im Einsatz, hauptsächlich im Roten Meer, im Pazifik und in südostasiatischen Gewässern. Die wichtigsten Aufgaben: Anwendungsorientierte Grundlagenforschung mit Schwerpunkt maritimer Geowissenschaften, Ozeanographie und Hydrographie. Kaiser: „Die Sonne ist aber praktisch für alle wissenschaftlichen Disziplinen im Einsatz, die sich mit der Meeresforschung befassen."

Die schleswig-holsteinische „Poseidon", für das Kieler Institut für Meereskunde in Dienst gestellt, operiert dagegen in der Nord- und Ostsee bis in den Mittleren Atlantik hinein. Sie wird nicht nur für zahlreiche Disziplinen der Ozeanographie eingesetzt, sondern auch für die Fischereiforschung. „Die Schiffe aus der Nordsee liegen zwischen November und Januar wegen des schlechten Wetters meist im Winterschlaf", berichtet Kaiser.

So geht es auch der „Victor Hensen", 1975 von der Freien Hansestadt Bremen für das Institut für Meeresforschung in Bremerhaven gebaut. Das Schiff hat sein Arbeitsgebiet in der Nordsee und angrenzenden Gewässern und wird für Forschungsfahrten mit Schwerpunkt Meeresbiologie und Umweltforschung eingesetzt.

Auf der das ganze Jahr über betriebenen Nordsee-Plattform können bis zu 70 Wissenschaftler und Techniker arbeiten. Sie dient als Meßstation, Erprobungsstation und ist selbst ein Objekt ingenieurwissenschaftlicher Forschung. Die Plattform ist Ausgangsbasis für das Testen von Offshore-Komponenten und Off-shore-Strukturen im Umfeld.

Die Jagd der Wissenschaftler gilt aber nicht nur den Daten im Bereich der Meteorologie, der Meeresströmungen und der Fischereiforschung, sondern auch der Bodenschätze. Kaiser beklagt, daß es beim Meeresbergbau nicht so recht vorangehe: „Hätte es nicht die Probleme mit der Zeichnung und Paraphierung der Seerechtskonvention gegeben, wären wir jetzt schon so weit, Meeresbergbau vorzunehmen." Es werde immer schwieriger, aus der Warteposition heraus voll durchzustarten. Kaiser: „Die Erkenntnisse auf diesen Gebieten geraten in Vergessenheit".

Besonders die Manganknollen haben seiner Meinung nach in den zurückliegenden Jahren maritime Explorationsgeschichte geschrieben. Die Wissenschaft habe besonders Fragen der Entstehung und Fortbildung interessiert: „Ihre Vielzahl und Wertmetallgehalte machten sie zunächst zum Renner in der Meeresforschung. In Wassertiefen um 2000 Meter gibt es Erzschlämme, auf dem Meeresboden lagern Manganknollen wie Kartoffeln auf dem Acker."

Bakterien sollen verseuchte Böden von Öl befreien

AP, Berlin

Ein neues und bundesweit bisher einmaliges Projekt zur Entfernung von Schadstoffen durch Bakterien plant derzeit der Berliner Umweltsenat zusammen mit einer privaten Firma für Umwelttechnik: Noch im Januar sollen Millionen winziger Bakterien damit beginnen, auf eine behutsame Art, den ölverseuchten Boden einer Berliner Tankstelle zu sanieren, um damit eine drohende Grundwasserverschmutzung abzuwenden. Bis *in rund zehn Meter Tiefe ist das Erd*reich mit ausgelaufenem Diesel und anderen mineralölhaltigen Rückständen verunreinigt. „Normalerweise müßte der gesamte Boden mit einem Kostenaufwand von rund einer dreiviertelmillion Mark ausgetauscht werden", erklärt Wolfgang Böhm vom Berliner Umweltsenat. Die unterirdisch arbeitenden Bakterien ermöglichen dagegen, daß der Betrieb auf der Tankstelle weitergehen kann.

„Die Kosten betragen zwischen 120 000 und 500 000 Mark. Dabei muß berücksichtigt werden, daß es sich um ein Pilotprojekt handelt, was ja wegen fehlender Erfahrungen immer etwas teurer ist", so Böhm. Durch acht in den Boden getriebene Eisenrohre werden die in einer Nährlösung aufgeschwemmten „Ölfresser" in das Erdreich eingeführt. Dort machen sie sich sofort über die Sandkörner her, *an denen das Öl klebt. Damit ihnen* bei ihrem Mahl nicht die Luft ausgeht, werden sie über die Eisenrohre mit Sauerstoff versorgt.

US-Programm zur Senkung der Cholesterinwerte

LOTTE LUDWIG, Hamburg

Nachdem es in den USA in 16 Jahren nach Einführung des nationalen Programmes zur Bekämpfung des hohen Blutdruckes gelungen ist, die Sterbefälle an koronarer Herzkrankheit um 30 Prozent zu senken, hat sich das Herz-, Lungen- und Blut-Institut der amerikanischen Regierung entschlossen, ein nationales Cholesterin-Programm anzuschließen.

Obwohl weltweite epidemiologische Untersuchungen schon seit *vielen Jahren für einen Zusammen*hang zwischen erhöhtem Blutcholesterin und koronarer Herzkrankheit sprechen, hat man sich erst jetzt nach Vorliegen der 1984 veröffentlichten klinischen Großstudie zu diesem nationalen Programm entschlossen. Mehr als 200 Organisationen aus der Ärzteschaft, anderen Gesundheitsdiensten und Vereinigungen aus der Bevölkerung sind in einem Organisationskomitee zusammengefaßt, das Richtlinien ausarbeiten und den Ärzten, den Patienten und der noch gesunden Bevölkerung zur Verfügung stellen soll.

Bei jedem Bürger, der einen Arzt aufsucht, wird die Cholesterinkonzentration im Blut bestimmt. Das Komitee hält Gesamtcholesterinwerte über 240 mg/dl für behandlungsbedürftig. Vor einer medikamentösen Therapie wird eine Ernährungsum*stellung angeraten. Sie soll in einer* Kalorien- und Fettreduktion bestehen, wobei ein Teil der tierischen Fette durch pflanzliche ersetzt wird.

Herstellung von Bio-Alkohol ist nicht rentabel

HEINZ HILDEBRANDT, Münster

Eine Absage an alle Vorstellungen, im Anbau von „nachwachsenden Rohstoffen" eine Chance für die Landwirtschaft zu sehen, erteilte Professor Rudolf Wolffram von der landwirtschaftlichen Fakultät der Universität Bonn. Der Agrarwissenschaftler wies in einer Vortragsveranstaltung in Münster darauf hin, daß selbst der Verkauf von Getreide und Zuckerrüben zu Weltmarktpreisen, die deutlich unter den EG-Marktpreisen liegen, immer noch sinnvoller sei als die Verwertung über eine Äthanolproduktion aus Biomasse. Hierbei spiele die Preisabhängigkeit vom Öl-Markt eine entscheidende Rolle, Äthanolprodukte wären in der EG erst rentabel, wenn der Ölpreis um 250 Prozent auf 2100 DM pro Tonne ansteige.

Zudem erfordert die Bioäthanolproduktion höhere Marketingkosten als der Getreideexport, sie müsse also erheblich subventioniert werden, und zwar bei der Verspritung von Weizen mit etwa 1260 DM, bei der von Zukkerrüben sogar mit 2345 DM pro Hektar.

Auch die landwirtschaftliche Erzeugung pflanzlicher Öle und Fette für technische Zwecke sowie von Stärke für industrielle Verwertung hält Professor Wolffram derzeit für indiskutabel. Ein wirksamer Abbau von Überschüssen sei nur durch ei*nen mittelfristigen Flächenstille*gungsplan zu erreichen, der allerdings „sozial abgepuffert" sein müsse.

NOTIZEN AUS LABORS UND INSTITUTEN

Zu wenig Organspender

Marburg (wm.) – Die Zahl der Organspender in der Bundesrepublik ist immer noch viel zu niedrig. Aus diesem Grund müssen noch viele Herzkranke sterben, obwohl ihnen aufgrund der heutigen medizinischen Kenntnisse mit einer Transplantation geholfen werden könnte. Mit dieser Feststellung appellierte der Direktor der Herzchirurgischen Universitätsklinik München, Professor Werner Klinner, in einem Vortrag an alle Bundesbürger, sich als anonyme Organspender zur Verfügung zu stellen und einen entsprechenden Ausweis ständig mit sich zu führen.

Anteil der Kernenergie

Frankfurt (DW.) – Schweden hatte im Jahr 1984 den höchsten Kernenergie-Anteil am Primärenergieverbrauch: 23 Prozent des gesamten Bedarfs wurde aus der Kernspaltung gedeckt. In Frankreich waren es 22 Prozent, in Finnland und Kanada jeweils 17 Prozent. Die Bundesrepublik lag mit acht Prozent knapp hinter der Schweiz (16 %), Belgien (15 %) und Japan (9 %) auf dem achten Platz. Diese Zahlen gab jetzt die Vereinigung Deutscher Elektrizitätswerke bekannt. Weltweit lieferte Kernenergie 1984 rund 1150 Milliarden Kilowattstunden. Dies waren 13 Prozent der gesamten Stromproduktion und 4 Prozent des Primärenergieverbrauchs.

Halley-Wacht im All

Paris (esa) – Die ersten Beobachtungen des Halleyschen Kometen aus dem Weltraum sind jetzt mit dem Satelliten „International Ultraviolett Explorer" *(IUE)* angestellt worden. Sie wurden im Rahmen einer weltweiten Zusammenarbeit zwischen Astronomen – der sogenannten Halley-Wacht – unternommen, die der gezielten Untersuchung des Kometen gewidmet ist. Die erste Auswertung der Ergebnisse zeigt, daß die Zusammensetzung des Gases in diesem verhältnismäßig jungen Kometen derjenigen älterer Kometen ähnelt.

Hanoi will Verhältnis zu den USA verbessern

Schicksal der amerikanischen Kriegsvermißten ungeklärt

DW. Washington/Hanoi

Eine US-Delegation unter Leitung des Staatssekretärs im Verteidigungsministerium, Richard Armitage, ist gestern zu eintägigen Gesprächen mit Vertretern der vietnamesischen Regierung in Hanoi eingetroffen, *um die Frage der im Vietnam-Krieg* verschollenen US-Soldaten zu regeln. Nach Angaben der USA sind damals 1797 Truppenangehörige spurlos verschwunden. Außerdem will die amerikanische Regierungsdelegation über die Überführung von Leichen ihrer Landsleute verhandeln.

Nach Auskunft westlicher Diplomaten hofft Vietnam, daß eine schnelle Lösung dieser Probleme zur Wiederaufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen den beiden Ländern führen kann. Der Abordnung aus Washington gehören neben Armitage auch der State-Department-Staatssekretär für Ostasien- und Pazifikangelegenheiten, Paul Wolfowitz, und der Direktor für politische und militärische Angelegenheiten im Nationalen Sicherheitsrat, Richard Childress, an. Für heute sind eine einstündige Begegnung mit Außenminister Nguyen Co Thach sowie die Besichtigung der Absturzstelle eines amerikanischen Flugzeuges vorgesehen. Ursprünglich hatte die Reise bereits im August vergangenen Jahres stattfinden sollen, war dann aber von Washington annulliert worden, weil Thach von Hanoi abwesend war.

„Abzug aus Kambodscha"

US-Außenminister Shultz, der im Juli vergangenen Jahres in Kuala Lumpur an der Asean-Pazifik-Konferenz teilnahm, hatte versichert, daß die Vermißten-Frage eine strikt humanitäre Angelegenheit sei und als solche ein „Hindernis" für die USA auf dem Weg zur Normalisierung, der Abzug aller Vietnamesen aus Kambodscha dagegen eine Bedingung. Elf Jahre nach dem Ende des Vietnam-Krieges ist noch immer ungeklärt, wie es um das Schicksal der vermiß*ten Soldaten steht. Washington muß*te die Erfahrung machen, daß Hanoi Vertragsbestimmungen keineswegs als bindend ansieht. Im Pariser Vietnam-Abkommen von 1973, das den Abzug der Amerikaner aus Vietnam bestimmt, verpflichtet Artikel acht beide Seiten zum Austausch von Gefangenen, zur Information über Vermißte und zur Überführung sterblicher Überreste. Bis heute aber ist Hanois Kooperation nach einem Bericht des US-Verteidigungsministeriums minimal. Vietnam bestreitet entschieden, noch Gefangene zu haben, was Washington allerdings anzweifelt.

Zur Zeit der Carter-Administration versuchten die Vietnamesen, aus der Vermißten-Frage politisches Kapital zu schlagen und zu einer Klärung die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu erzwingen. Ende 1978 war Carter dazu bereit. Die Normalisierung scheiterte jedoch, als Hanoi im letzten Moment Wiedergutmachungszahlungen in Höhe von dreieinhalb Milliarden US-Dollar forderte.

Fünf Treffen seit 1982

Hanoi hat nach Ansicht von Beobachtern aus diesen Erfahrungen gelernt. Seit 1982 haben fünf Treffen hochrangiger Delegationen stattgefunden. Während der letzten Begegnung im März vergangenen Jahres erklärten sich die Vietnamesen bereit, verschiedene amerikanische Experten-Teams in ihr Land einreisen zu lassen. Einige Monate später durften Amerikaner erstmals die Absturzstelle eines B 52-Bombers besichtigen. Die Bemühungen Vietnams, eine Normalisierung der Beziehungen zu den USA zu erzielen, haben sich verstärkt.

AP, Peking

Die Vereinigten Staaten und Thailand bemühen sich um die Beilegung des Zwists in der prowestlichen kambodschanischen Befreiungsfront, die einer der drei Koalitionspartner in der von Prinz Sihanouk geführten kambodschanischen Gegenregierung ist. Der thailändische Außenminister Savetsila sprach sich gestern dafür aus, daß der von den Dissidenten für abgesetzt erklärte Führer der Gegenregierung, Son Sann, an der Spitze bleibe.

Zuvor hatte der Vorsitzende des Asien-Unterausschusses des US-Repräsentantenhauses, Stephen Sollarz *mit Vertretern der beiden rivalisie*renden Gruppen gesprochen und anschließend mit dem thailändischen Außenminister konferiert. In der Gegenregierung unter Präsident Sihanouk ist Sann Ministerpräsident. Sihanouk hatte am Sonntag erklärt, er betrachte Sann nach wie vor als Regierungschef.

Armee stellt Forderung an Belgrad

Jugoslawiens Führung zu größerer Wachsamkeit gegenüber „partiellen Interessen" aufgerufen

CARL GUSTAF STRÖHM, **Wien**

Immer schärfer wird die Kritik der jugoslawischen Armeespitze an der politischen Führung in Belgrad und den Teilrepubliken. Nachdem die Zeitung der Streitkräfte, „Narodna Armija", bereits vor einem Zerfall des Staates warnte (WELT vom 3. 1.), hat nun der stellvertretende Verteidigungsminister, Generaloberst Milan *Daljevic, in die politische Auseinan*dersetzung eingegriffen.

Daljevic, der zugleich Chef der politischen Verwaltung der jugoslawischen Volksarmee ist, erklärte vor Offizieren der Garnison Osijek (Kroatien), man müsse jetzt entschlossen den Widerstand jener Kräfte in Jugoslawien brechen, die „nichts anderes als ihre eigenen partiellen Interessen im Auge haben". Von der regierenden KP forderte der Generaloberst, sie müsse der „Festigung ihrer ideologischen und politischen Einheit" mehr Aufmerksamkeit widmen. Die Partei müsse konsequent das Prinzip des „demokratischen Zentralismus" – also den leninistischen Aufbau ihrer Organisation – verwirklichen. Sie müsse wirksamer als bisher den Opportunismus, die Bürokratisierung und den Verlust „klarer klassenmäßiger und ideologischer Gesichtspunkte" bei einem Teil ihrer Mitglieder und auch ihrer Führung bekämpfen.

In deutlicher Frontstellung gegen die Führungsgremien einiger jugoslawischer Teilrepubliken erklärte Generaloberst Daljevic, die Partei müsse als „einheitliche Organisation der Kommunisten" in ganz Jugoslawien bestehen bleiben. Daher dürfe es in *der KP keinen Platz für Föderalismus* und Fraktionen geben. Als Rezept für die Lösung der gegenwärtigen jugoslawischen Krise empfahl der Generaloberst: „Mehr Arbeit, mehr Ordnung und mehr Einheit."

Daljevic attackierte dann die Tendenzen in einigen Provinzen, das Programm der wirtschaftlichen Stabilisierung des Landes zu „relativieren" und bereits gefällte Entscheidungen entweder immer wieder neu zur Diskussion zu stellen oder Maßnahmen, die getroffen werden müßten, weiter hinauszuschieben. Der General forderte eine kompromißlose Abrechnung mit den Nationalisten und mit „anderen Trägern der Desintegration in der Gesellschaft".

Wiederum im Blick auf die seperatistischen Tendenzen innerhalb einzelner Republiken und Nationen sagte Generaloberst Daljevic: „Jugoslawien ist keine Vertragsgemeinschaft, die sich auf die bloßen Abmachungen zwischen den Teilrepubliken und Provinzen reduzieren läßt. Jugoslawien ist keine lockere Konföderation, in der jede föderative Einheit in eine andere Richtung streben und sich nur um ihre eigenen Interessen kümmern sowie ihre verfassungsmäßig verankerten Pflichten gegenüber dem gesamten Land vernachlässigen darf."

Mit den Trägern „fremder Ideologien", so Generaloberst Daljevic, dürfe es kein Kokettieren und keine Kompromisse geben. Für die Feinde – gemeint ist hier offenbar: die inneren Feinde – könne es keinerlei Demokratie geben.

An die Adresse der liberalen Schriftsteller und Intellektuellen, vor allem in der Hauptstadt Belgrad, richtete Generaloberst Daljevic die Warnung: „Wir sind für die Erweiterung der Freiheit des künstlerischen Schaffens, aber wir sind nicht für die Freiheit der Verbreitung fremder, unakzeptabler, konterrevolutionärer Thesen." All jenen, die unter dem Vorwand einer „verlogenen Freiheit" gegen die Errungenschaften der kommunistischen Revolution vorgingen, müsse man deutlich entgegentreten.

Putschen „schweigende Radikale" gegen Marcos?

In der philippinischen Armee wächst die Unzufriedenheit

CHRISTEL PILZ, *Manila*

Schon vor Jahren hat der philippinische Präsident Marcos bekannt, die Gefahr für sein Regime gehe weniger von den Kommunisten als von den jungen Offizieren aus. Heute hat diese Sorge realen Hintergrund. Glaubt *man Gerüchten in Manila, so planen* die „schweigenden Radikalen" den Sturz von Ferdinand Marcos und dessen ehrgeiziger Gattin Imelda.

Wer die „schweigenden Radikalen" sind, ist unbekannt. Beobachter meinen, sie seien in der im März 1985 offiziell etablierten „We belong"-Gruppe zu suchen. „We belong" ist eine Vereinigung von Offizieren, die zur umfassenden Reorganisation der 150 000 Mann starken Streitkräfte drängt. Eines ihrer Hauptziele ist die Pensionierung der überalteten Generäle. 24 der 99 aktiven Generäle haben das Pensionsalter von 56 Jahren überschritten. Dazu gehören sowohl Generalstabschef Fabian Ver sowie sein Stellvertreter Fidel Ramos. Ver ist 65, Ramos 57 Jahre alt.

Putschgerüchte in Manila sind ein Novum. Noch nie hat es in der 88jährigen Geschichte der philippinischen Streitkräfte einen Umsturzversuch gegeben. Sie gelten als professionelle Militärs. Sie unterstehen dem Präsidenten als ihrem Oberkommandeur. Ranghöchster Offizier ist Generalstabschef Ver. Über ihn, der seit 1981 im Amt ist, hat Marcos erwirkt, daß Loyalität zur Verfassung iden*tisch wurde mit Loyalität zum* Regime. Sämtliche Führungspositionen wurden nach dem Kriterium der Ergebenheit zu Marcos besetzt.

Streitkräfte gespalten

Ver, ein typischer Geheimdienstmann, sah es als eine Hauptaufgabe, Marcos und sein Regime zu schützen. Vers Kritiker sagen, damit habe er die Streitkräfte zweckentfremdet, demoralisiert und ruiniert. Die Amerikaner vertreten die gleiche Meinung. Sie haben die Armee der Philippinen mitaufgebaut.

Fest steht, daß die Streitkräfte heute tief gespalten sind, daß Offiziere und Soldaten offen gegen Marcos und ihre Vorgesetzten reden, daß Befehlsverweigerungen sich häufen. Die Spaltung der Streitkräfte begann, als Präsident Marcos 1981 entschied, den Generalstabsposten an General Ver statt an General Ramos zu vergeben. *Ramos mußte sich mit der Rolle* des stellvertretenden Generalstabschefs begnügen. Im Gegensatz zu Ver ist Ramos ein Feldkommandant, der von den Berufssoldaten respektiert wird. Die letzten 13 Monate hatte Ramos versucht, die Streitkräfte zu reformieren, sie, wie er sagt, „zur Basis zurückzuführen".

Während dieser Zeit war General Ver von seinem Posten beurlaubt. Er stand wegen des Verdachts der Mittäterschaft am Mord des Oppositionellen Benigno Aquino vor Gericht. Anfang Dezember, als das Gericht allen 26 Angeklagten mangels Beweisen den Freispruch erklärte, wurde Ver, nur drei Stunden später, sein Amt wieder zurückgegeben.

USA unterstützen Reform

Vergeblich hat auch Washington die Rückkehr von Ver zu verhindern versucht. Washington unterstützt die von Ramos begonnenen Reformen. Doch eben das war für Marcos entscheidend. Mit den Reformen ist die Loyalität des Offizierskorps zum Regime ins Wanken geraten. Marcos dankte Ramos zwar, die Moral der Streitkräfte „erheblich verbessert" zu haben, doch um sich an der Macht zu halten, um die am 27. Februar angesetzten Präsidentschaftswahlen zu gewinnen, muß Marcos sich auf die Militärs stützen können.

Die Reformen, sagt Marcos, werden weitergehen. *Ausdrücklich* erklärte er, daß es Vers wichtigste Aufgabe sei, die Streitkräfte „von oben bis unten zu reorganisieren", was im Klartext heißt: umzubesetzen. Zwei Wochen lang hat darüber ein Sonderkomitee von 17 Offizieren, darunter Ver und Ramos, beraten, ohne sich einigen zu können.

Am 23. Dezember kam es zu einem Mehrheitsbericht, der von 14 Offizieren unterzeichnet wurde, und einem Minderheitsbericht von drei Mitgliedern. Beide Berichte liegen jetzt Marcos vor. Seine Entscheidung läuft darauf hinaus, wen er in den Ruhestand schicken, wer der neue Generalstabschef wird.

Manche Beobachter in Manila meinen jedoch, die Frage sei heute nur noch, wer zuerst putschen wird: das Lager der Marcos-loyalen Generäle oder das der „schweigenden Radikalen".

Vizeminister in Moskau verhaftet?

AFP, Moskau

Einer der stellvertretenden sowjetischen Außenhandelsminister, der 65jährige Wladimir Suschkow, soll seines Amtes enthoben und unter Anklage der Korruption verhaftet worden sein, verlautet gerüchteweise in Moskau. Auf Anfragen westlicher Journalisten begnügte sich ein Sprecher des Ministeriums mit einem Dementi der Verhaftung und der Bemerkung, Suschkow „arbeitet seit zwei Wochen nicht mehr".

Der seit Dezember 1974 amtierende Vizeminister mit dem Aufgabenbereich der Handelsbeziehungen zu den USA, Japan und Kanada übte seine *Funktion öffentlich zuletzt* am 11. Dezember bei dem Treffen des gemeinsamen sowjetisch-amerikanischen Handels- und Wirtschaftsrats in Moskau aus. Am 24. Dezember fehlte seine Unterschrift unter dem offiziellen Nachruf für einen seiner verstorbenen Ministerialkollegen, Iwan Grischin.

„Prawda": USA flexibler geworden

dpa, Moskau

Das Moskauer Parteiorgan „Prawda" hat zwar erneut Kritik an Washington geäußert, aber zugleich auch eingeräumt, daß „im Verhalten der US-Regierung eine gewisse Zurückhaltung und sogar Flexibilität" zu beobachten seien. Die Zukunft werde zeigen, ob dies „zu realen Veränderungen im Herangehen Washingtons an die Probleme des internationalen Lebens führt", schrieb das Blatt.

Nach Darstellung der „Prawda" haben die „Realitäten des Lebens" die USA im November zum sowjetisch-amerikanischen Gipfeltreffen in Genf veranlaßt. *Ein Grund dafür sei die* unter den Amerikanern weit verbreitete Besorgnis gewesen, daß Washingtons „Konfrontationskurs" katastrophale Folgen haben könnte. Auch unter den Westeuropäern herrsche große Besorgnis über einen zu „kriegerischen" US-Führer, meinte das Parteiblatt.

Fabius: Volk soll Amtszeit festlegen

dpa, Paris

Der französische Premierminister Laurent Fabius hat sich für eine Verkürzung der Amtszeit des Staatspräsidenten von sieben auf fünf Jahre ausgesprochen. Darüber müßten aber die Franzosen in einem Referendum entscheiden, sagte er in einem Interview der Pariser Zeitung „Le Monde". Der Volksentscheid sei aber vorerst kaum zu erwarten. Letzten Endes müsse Staatspräsident François Mitterrand, der bis 1988 gewählt ist, in dieser Angelegenheit selbst befinden.

Eine Verkürzung würde die Amtszeit des Präsidenten an die der Natio*nalversammlung anpassen und* möglicherweise dafür sorgen, daß der direkt gewählte Staatspräsident auch der parlamentarischen Mehrheit angehört. Bei der Parlamentswahl am 16. März wird mit einem Sieg der bügerlich-konservativen Opposition gerechnet, die dann auch den Premierminister stellen würde.

Briefe an DIE ● WELT

DIE WELT, Godesberger Allee 99, Postfach 200 866, 5300 Bonn 2, Tel. 0228/30 41, Telex 8 85 714

Die lauten Besserwisser

„Vorlaute Unzuständigkeit": WELT vom 17. Dezember

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Dank ist der sachgerechte Kommentar von Peter Gillies zur Kenntnis zu nehmen; aus eigenem Erleben vorlauter Unzuständigkeiten in meiner Kirchengemeinde kann ich den Gillies-Beitrag sogar bestätigen.

Zuerst ist als eine vorlaute Unzuständigkeit evangelischer Theologen die jüngst erschienene EKD-Denkschrift „Evangelische Kirche und freiheitliche Demokratie" zu bewerten. In den Kirchengemeinden hat diese vorlaute Unzuständigkeit, nur so kann das EKD-Papier bezeichnet werden, große Verwirrung und Unruhe angerichtet. So kann man es jedenfalls in den Leserbriefspalten vieler Kirchengebietszeitungen lesen.

Eine sehr verhängnisvolle Aussage der Denkschrift lautet: „Die Loyalität zum Staat kann in eine Krise geraten, wenn ihm die Kompetenz zur Lösung lebens- und zukunftsentscheidender Probleme nicht zugetraut wird." Wird *damit etwa ein „Widerstandsrecht"* gegen unseren freiheitlichen Rechtsstaat Bundesrepublik Deutschland schmackhaft gemacht?

Eine weitere unglaubliche „Empfehlung" des EKD-Papiers: Es sollen mehr „plebiszitäre Verfahren" in Gang kommen; im Klartext sind hierunter zu verstehen: Nötigung, Landfriedensbruch, Transportgefährdung und andere Rechtsbrüche. Bei der EKD total in Vergessenheit geraten scheinen die bitteren Erfahrungen mit „plebiszitären Elementen, mit demonstrativen und zeichenhaften Handlungen bei Aufmärschen, Saalschlachten und Morden von rechts und links, die die Weimarer Republik zugrunde richteten", so urteilte der aufrechte Trierer Superintendent Ernst Volk. Für diese mannhaften Worte sollte ihm jeder Demokrat dankbar sein. Haben doch erst kürzlich „Demonstranten" bei Wackersdorf „plebiszitäre Verfahren" in die Tat umgesetzt, als sie mit Leuchtraketen auf Hubschrauber der Polizei schossen!

Die evangelische Kirche befindet sich in einer tiefen, verderblichen Verwirrung, die oftmals eine geistige *und geistliche Verwahrlosung* einhergehen läßt. So war in der November-'85-Ausgabe des „Gemeindebriefes" meiner Osnabrücker Kirchengemeinde folgende vorlaute Unzuständigkeit „im Hinblick auf die Schwachen und Kranken" zu lesen: „ . . . wir denken in diesem Zusammenhang zweifellos an die Opfer gegenwärtiger Wirtschaftspolitik." Dies schrieb ein evangelischer Gemeindepastor, der für sich selbst alle Vorzüge unseres Wirtschaftssystems als eine „von Gott gesetzte Selbstverständlichkeit" in Anspruch nimmt.

Mit freundlichen Grüßen
Heinrich Wiehemeyer,
Osnabrück

*

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kolumne von Peter Gillies trifft den Nagel auf den Kopf. Sie macht den Unterschied deutlich zwischen der Warnung eines Priesters vor dem Wettrüsten in der Welt und der Erörterung einer Pershing-Dislozierung per Kirchenkanzel. Ersteres ist berechtigt und dringend geboten, das zweite darf man als Anmaßung und peinliche Besserwisserei bezeichnen.

Chefredakteur Gillies hat darauf hingewiesen, daß nicht nur die Kirche, sondern auch andere Großorganisationen ihren Einfluß zu Aussagen über Themen mißbrauchen, die nicht in ihre Sachkompetenz fallen. Wie weit so etwas gehen kann, wurde mir kürzlich klar. Da sprach ein Urologe („Ärzte gegen Atomkrieg") über den Brennkammerschluß im SDI-System, ein anderer (Gynäkologe) über die Bekämpfung der zweiten Strategischen Staffel (Fofa). Was würden die Herren wohl sagen, wenn sich Berufsfremde ebenso vorlaut in das *medizinische Spezialgebiet einmisch*ten? Etwa mit der Bürgerinitiative „Fliesenleger gegen Intubationsnarkose".

Vor Jahren erlebte ich eine sicherheitspolitische Diskussion, in der ein Pfarrer mit Bezug auf entsprechende Literatur das „Expertentum aller *Laien*" forderte. „*Der Herrschaft der* Experten dürfen wir uns nicht hemmungslos anvertrauen." Nun mag es angehen, wenn dieser Gottesmann sich seinen Blinddarm vom Tankwart herausnehmen läßt. Das ist seine Sache. Schlimmer ist, daß mit solch dummen Sprüchen jeglicher Sachverstand diskreditiert wird. Mißtrauen und Unsicherheit sind die Folge. Ist das beabsichtigt?

„Pluralismus tut gewiß not. Sein munteres Kräftespiel und seine vielfältigen Argumente sind das Elixier einer lebendigen Demokratie" (Gillies). *Jeder sollte stets die Möglich*keit nutzen, seinen Sorgen und Ängsten Luft zu machen und Befürchtungen zu artikulieren. Nur: Wer sich in Diskussionen begibt, in denen zum Beispiel Details über Tempolimit, Gentechnik, NATO-Strategie, Währungsprobleme usw. behandelt werden, der sollte von der Sache was verstehen und vorher seine Hausaufgaben gemacht haben. Alles andere ist törichtes Geschwätz und verlorene Zeit. Daran ändert auch der Hinweis auf die Zugehörigkeit zu einer imposanten Großorganisation nichts.

Mit freundlichen Grüßen
Hans K. Nolzen,
Generalmajor a. D.,
Münster/Westfalen

Kleinbetriebe

„Gute schlechte Nachrichten": WELT vom 30. Dezember

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie weisen mit Recht auf die Notwendigkeit guter Gewinne in der Wirtschaft hin, und nichts wäre schädlicher für den Aufschwung, als die gute Gewinnsituation bei der Großindustrie und den Banken zu kritisieren. Es war wohl auch notwendig, den 13 Jahre lang betriebenen Belastungstest und damit Ruin der deutschen Wirtschaft zunächst bei den beiden vorerwähnten Sektoren unserer Wirtschaft zu beenden und die Wende herbeizuführen.

Dennoch darf man darüber nicht vergessen, daß es neben der hohen Arbeitslosigkeit auch immer noch Rekord-Insolvenzzahlen gibt und dies speziell im mittelständischen Bereich. Schon spricht man von einer „gespaltenen Konjunktur", weil nicht zuletzt auch auf dem Rücken der mittelständischen Betriebe die Preisstabilität ausgetragen wurde. Neben ei*ner immer noch großen Unterkapita*lisierung sind auch kleinere Betriebe nicht so ohne weiteres in der Lage, Kostenerhöhungen auf die Preise überzuwälzen.

Warum greift das „Beschäftigungswunder" der USA, wo im mittelständischen Dienstleistungsbereich Mil*lionen neuer Arbeitsplätze geschaf*fen wurden, nicht auch auf die Bundesrepublik über? Zum einen sicher wegen des bei uns verkrusteten und erstarrten Arbeitsmarktes, zum anderen aber auch wegen der staatlichen Rahmenbedingungen, die sich nun schleunigst der mittelständischen Wirtschaft zuwenden müssen, wo die Mehrzahl der Lehrlinge und Erwerbstätigen beschäftigt sind.

Sicher brauchen wir den Erfolg der Großindustrie, vor allem wegen des Exportvolumens. Wenn unser öffentliches Bewußtsein, nicht zuletzt auch durch die Semantik (Industriegesellschaft) jedoch zu stark auf diesen Teil unserer Wirtschaft fixiert wird, laufen wir Gefahr, den für die politische Stabilität unseres Landes so viel gerühmten Mittelstand zu vergessen, wo in Zukunft die neuen Arbeitsplätze entstehen müssen, die wegen zu hoher Arbeitskosten in der Industrie wegfallen.

Mit freundlichen Grüßen
Ferdinand Neitzert,
Kaltenkirchen

Wort des Tages

„Die Wahrheit finden wollen ist Verdienst, auch wenn man sich auf dem Wege irrt."

Georg Christoph Lichtenberg, deutscher Physiker und Schriftsteller (1742–1799)

Rauchverbot

„Raucher-Bekenntnisse": WELT vom 19. Dezember und Leserbrief: Qualm am Arbeitsplatz": WELT vom 27. Dezember

Sehr geehrte Redaktion,

ich meine, daß die Gesundheit der Bundesbürger Vorrang vor den vom Staat laufend vereinnahmten Tabak- und Mehrwertsteuern haben dürfte. Und gerade hierbei sollte an die von den Krankenkassen zu zahlenden hohen Kosten für Behandlungen von Krankheiten gedacht werden, die hauptsächlich bzw. zusätzlich durch Tabakgifte im ganzen Körper hervorgerufen werden.

Es ist ja eben nicht so, daß nur die Raucher gefährdet sind, sondern gerade die vielen Passivraucher, d. h. die Nichtraucher, die in Büros usw. oder zu Hause täglich längere Zeit bzw. ständig mit Rauchern zusammen arbeiten oder wohnen müssen, dabei erhöht gesundheitliche Schäden in Kauf nehmen. Es kann nicht oft genug wiederholt *werden, daß* „zwei Drittel der im Tabakrauch befindlichen Gifte – auch gerade der krebsverursachenden Stoffe – nicht vom Raucher selbst aufgenommen, sondern an die Umgebungsluft abgegeben werden, wo sie zwangsläufig auch der Passivraucher inhalieren muß".

So geht es nun also darum, daß das Rauchen allgemein aus gesundheitlichen Gründen zunächst schon einmal wesentlich eingeschränkt werden sollte und daß vor allem aber die Betriebsinhaber bzw. die jeweiligen Personalchefs sich endlich überall ihrer Verantwortung in *Hinsicht* auf ihre Fürsorgepflicht gegenüber den Mitarbeitern besonders auf diesem Gebiete stets und besser bewußt sind, zumal die Arbeitgeber – wie angegeben – „für etwaige Schäden durch Passivrauchen haftbar gemacht werden können".

Mit freundlichen Grüßen
Helmut Spindler,
Lübeck

Die Redaktion behält sich das Recht vor, Leserbriefe sinnentsprechend zu kürzen. Je kürzer die Zuschrift ist, desto *größer ist die Möglichkeit der Veröffentlichung.*

Personalien

KANZLERAMT

Bundeskanzler **Helmut Kohl** will am Donnerstag wieder 130 Sternsinger aus 22 Bistümern im Kanzleramt in Bonn empfangen. Die Sternsingeraktion, seit 1958 organisiert vom „Päpstlichen Missionswerk der Kinder in Deutschland", stellt den Erlös, der bei der Sammelaktion an den Haustüren zusammenkommt, seit Jahren für Kinder in der Dritten Welt zur Verfügung. 1985 hatten die Sternsinger an den Haustüren rund 30 Millionen Mark ersungen. Das Gesamtergebnis seit der Organisation des Sternsingens durch die *Aachener Zentralstelle und ihren* Prälaten **Arnold Poll** beträgt inzwischen mehr als 130 Millionen Mark. Am Sternsingen beteiligen sich heute rund 80 Prozent aller Pfarreien in der Bundesrepublik Deutschland.

GEBURTSTAGE

Der katholische Publizist **Walter Dirks** feiert am Mittwoch seinen 85. Geburtstag. Seine Laufbahn hatte Dirks als Feuilleton-Redakteur bei der „Rhein-Mainischen Volkszeitung" in Frankfurt am Main begon*nen. 1946 begründete er, der von den* Nationalsozialisten zeitweise mit einem Schreibverbot belegt worden war, gemeinsam mit **Eugen Kogon** und **Clemens Münster** die „Frankfurter Hefte". Von 1949 bis 1956 war Dirks innenpolitischer Kommentator beim Südwestfunk, danach bis *1966 Leiter der Hauptabteilung Kul*tur beim Westdeutschen Rundfunk (WDR). Sein publizistisches Schaffen galt vor allem einem Bündnis von Christentum und freiheitlichem Sozialismus.

*

Der emeritierte Ordinarius für Pflanzenbau und Pflanzenzüchtung an der Justus-Liebig-Universität Gießen, Professor Dr. **Eduard von Boguslawski**, feierte in Ebsdorfer Grund-Rauischholzhausen seinen 80. Geburtstag. Der in Köthen/Anhalt geborene Wissenschaftler, der den Lehrstuhl für Pflanzenbau und Pflanzenzüchtung an der Gießener Universität von 1946 bis zu seiner Emeritierung 1974 innegehabt hat, schuf das erste derartige Forschungszentrum in Deutschland. Sein besonderes Interesse galt der Ertragsforschung und der Gesetzmäßigkeit der Ertragsbildung, aber auch der Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit, den Fruchtfolgeproblemen und der Versuchsmethodik. Außerdem erforschte Professor von Boguslawski die Züchtung von Öl- *und Zwischenfruchtpflanzen. Seine* Erkenntnisse fanden ihren publizistischen Niederschlag in zahlreichen Handbüchern.

*

Richard Münch, einer der profiliertesten und vielseitigsten deutschen Schauspieler, begeht am Freitag seinen 70. Geburtstag. In einer Fülle von Bühnen-, Film- und Fernsehrollen ist Münch einem breiten Publikum bekannt geworden. Der gebürtige Gießener begann seine schauspielerische Laufbahn als jugendlicher Komiker 1937 am Frankfurter Schauspielhaus. Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete er zunächst an **Ida Ehres** Kammerspielen in Hamburg, bis er 1953 von **Gustaf Gründgens** nach Düsseldorf engagiert wurde. Er ging mit Gründgens auch nach Hamburg zurück, als dieser 1955 das Deutsche Schauspielhaus in der Elbmetropole übernahm. Von 1964 bis 1966 folgten drei Jahre Wiener Burgtheater. Seither war Richard Münch überwiegend frei tätig, dabei auch vielfach als Regisseur. Seine bekanntesten Filme waren „Unruhige Nacht", „Nasser Asphalt", „Hunde, wollt ihr ewig leben" und „Der längste Tag". 1962 erhielt Münch den Bundesfilmpreis und den Preis der deutschen Filmkritik für das „*Wunder des Ma*lachias". Weithin bekannt wurde er auch in der langjährigen satirischen Hörfunkserie des Norddeutschen Rundfunks „Adrian und Alexander". Mit seiner Inszenierung von **Carl Sternheims** „Der Kandidat" im Hamburger Thalia Theater errang *Münch 1980 einen beachtlichen Er*folg. Auch in den Hamburger Kammerspielen und im Ernst Deutsch Theater hat Münch Regieaufgaben übernommen.

AUSZEICHNUNGEN

*Anerkennung auf zwei internatio*nalen Filmwettbewerben fand ein von Medizinern der Universität Erlangen-Nürnberg gestalteter Film mit dem Titel „Focus on the Tonsils" (Blickpunkt Tonsille): Beim „Third of the World Festival of Otorhinolaryngological Scientific Films" wurde er mit dem „Honorable Mention for Public Education Film" in Florida ausgezeichnet. Die Autoren des Films – alles Mitglieder der Medizinischen Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg – sind Professor Dr. **Wolfgang Steiner**, Professor Dr. **Malte E. Wigand**, Professor Dr. **Ullrich Geßler**, Professor Dr. **Joachim Robert Kalden**, Professor Dr. **Hans-Jürgen Pesch** und Professor Dr. **Klemens Stehr**.

*

Die Inhaberin der Neuenkirche*ner Eisengießerei und Maschinenfa*brik Emil Kemper GmbH, **Kate Kemper**, ist mit dem Verdienstkreuz am Band des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Frau Kemper, die heute in der Schweiz lebt, erhielt die Auszeichnung vom deutschen Generalkonsul **Dirnecker** in Zürich überreicht. Damit wurden ihre unternehmerischen Leistungen gewürdigt. Hervorgehoben wurde auch die soziale Fürsorge von Frau Kemper für die Belegschaft, die zum Teil schon in der dritten Generation in dem Unternehmen tätig ist. Kate Kemper gehört einer jüdischen Familie an, die 400 Jahre in Deutschland gelebt hat und bereits seit mehreren Generationen in Neuenkirchen ansässig ist. 1938 wurde die Familie im Zuge der „Arisierung" vertrieben. Über Holland führte Frau Kemper der Weg nach England, wo sie sofort nach dem Krieg ein Exportgeschäft, das sehr erfolgreich arbeitete, aufbaute. Erst im Februar 1954 erhielt Frau Kemper das Familienunternehmen zurück. Frau Kemper brachte es fertig, das Unternehmen, das heute über 280 Beschäftigte hat, zu einer Blüte zu führen, so daß es heute über Beziehungen in alle Welt verfügt. Zu den wichtigsten Exportländern der in der Firma hergestellten Bäckereimaschinen gehören nicht nur die Länder der EG, sondern auch die USA, Südamerika und die Sowjetunion.

VERANSTALTUNG

Der Landesbischof von Hannover und Abt zu Loccum, D. **Eduard Lohse**, hat gestern auf dem traditionellen Neujahrsempfang im Kloster Loccum weit über 100 Gäste aus Politik, Publizistik, Wissenschaft, Wirtschaft, Kultur und den Kirchen begrüßt. Zu ihnen zählten unter anderem Wirtschaftsministerin **Birgit Breuel**, der Bischof von Hildesheim, **Josef Homeyer**, der scheidende Bischof von Oldenburg D. Dr. **Hans Heinrich Harms** und der frühere Ministerpräsident von Niedersachsen **Alfred Kubel**. Die Festrede hielt der niedersächsische Ministerpräsident **Ernst Albrecht**.

VERÄNDERUNG

Der Präsident der Akademie der Wissenschaften und der Literatur zu Mainz, Professor Dr. **Gerhard Thews**, hat mit Wirkung vom 1. Januar den Vorsitz im Präsidium der Konferenz der Akademien der Wissenschaften in der Bundesrepublik Deutschland übernommen. Die „Konferenz" betreut die Durchführung gemeinsamer Forschungsvorhaben und koordiniert die wissenschaftlichen Unternehmen und Planungen ihrer Mitglieder.

Einheits-Werk

Wb. – Im Visier haben die Tarifpartner der Chemie das Ziel schon seit einigen Jahren: Die Trennung in die Lohngruppen der Arbeiter einerseits und die Gehaltsgruppen der Angestellten andererseits, ein Relikt noch aus dem vorigen Jahrhundert, soll abgeschafft werden. Mit der Einführung der Monatslöhne wurde ein erster, vorsichtiger Schritt in dieser Richtung bereits absolviert.

Nachdem andere Tarifthemen – nicht zuletzt das der Arbeitszeit – die Arbeit an dem Langzeitprojekt immer wieder verzögert haben, soll in diesem Jahr die Endrunde wenigstens eingeläutet werden. Dazu freilich ist noch einiges an mühseliger Kleinarbeit zu erledigen – auch beim „Entgelttarifvertrag", so der etwas hölzerne Name des Einheitswerks, liegt der Teufel im Detail.

Immerhin steht die Einigung über das Fundament des Ganzen, den „Entgeltgruppenplan", kurz vor der Verabschiedung. Hierbei ging es nicht zuletzt um sprachliche Diplomatie: Für die vergleichbaren Facharbeiter- und Angestelltengruppen galt es, einheitliche Formulierungen der Definition zu finden. Nun stehen noch so „einfache" Dinge wie Anrechnungs- und Besitzstandsklauseln, Richtbeispiele und schließlich die Entgeltgruppen auf dem Programm.

All das ist noch eine Riesenarbeit, aber die Chemiearbeitgeber hoffen, in der Sommer-Tarifrunde wenigstens schon ein „deutliches Zeichen" setzen zu können. Damit würden die Tarifverträge der Chemie, die schon des öfteren die Vorreiterrolle übernommen hat, als erste in der Industrie der sozialen Realität angepaßt.

Spekulation

cd. – Seit Wochen wird auf eine Markaufwertung im EWS spekuliert. Sie sei spätestens nach den französischen Märzwahlen fällig, weil Paris nicht bereit sei, mit einer Franc-Abwertung die Konsequenzen daraus zu ziehen, daß die französischen Preise seit der letzten großen EWS-Wechselkurskorrektur vor 2 3/4 Jahren mehr als doppelt so stark gestiegen sind wie die deutschen. Die Spekulanten, die sich allzu mechanistisch nur an den aufgelaufenen Inflationsdifferenzen orientieren, übersehen dabei nur einige Realitäten, die aus französischer Sicht eindeutig gegen eine Änderung des Franc/D-Mark-Kurses sprechen: Frankreichs Exporte nach Deutschland wachsen schneller als die Importe von hier, was nicht auf einen falschen Wechselkurs schließen läßt; die französische Handels- und Leistungsbilanz entwickelt sich generell günstig; eine direkte oder indirekte Franc-Abwertung brächte einen Inflationsstoß, der die beachtlichen Stabilisierungserfolge gefährdete.

Fehleinschätzungen

Von HORST-A. SIEBERT, Washington

Befindet sich Amerikas verarbeitendes Gewerbe in der Krise? Dieser Eindruck wird in der Diskussion über die zunehmende „Deindustrialisierung der USA" erweckt. Er ist aber falsch, wie nüchterne Untersuchungen zeigen. Die Hersteller von Gütern, die man verzehrt und benutzt, sind das Opfer einer veränderten Blickrichtung: Man starrt nur noch auf den Dienstleistungssektor, auf den inzwischen 68 Prozent der volkswirtschaftlichen Leistung und 74 Prozent der Beschäftigung entfallen. Allein im vergangenen Jahr kreierte er mehr als vier Fünftel der 2,9 Millionen geschaffenen Jobs.

Es stimmt zwar, daß in der Weiterverarbeitung seit der Rezession 1981/82 ein Drittel der verlorengegangenen Arbeitsplätze noch nicht durch neue ersetzt worden ist und die wechselkursbedingten Billigeinfuhren viele Unternehmen in die Pleite getrieben haben. Bei gleichzeitigen Exportverlusten sind überdies die Umsatzrenditen auf magere vier Prozent geschrumpft, verglichen mit 4,6 bis 5,7 Prozent in den Jahren davor. Gleichwohl hat das verarbeitende Gewerbe als Wirtschaftszweig seine traditionelle Position gehalten.

Im „Industrial Outlook" für dieses Jahr, in dem 216 Industrien auf 648 Druckseiten durchleuchtet und seziert werden, zeichnet das Handelsministerium in Washington ein überaus positives Bild. Einmal werden die Ablieferungen, die 1982 um 4,5 Prozent fielen und im Boomjahr 1984 um 5,3 Prozent stiegen, das vom Dollar ausgegangene Tief überwinden – gegenüber 1985 nehmen sie im Durchschnitt von zwei auf 2,2 Prozent zu, wobei ein allgemeines Wirtschaftswachstum von real vier Prozent unterstellt wird.

Zum anderen marschieren die einzelnen Branchen, was ebenso wichtig ist, stärker im Gleichschritt. Der Aufschwung im verarbeitenden Gewerbe verläuft also ebener. Ein hohes Umsatzplus beschränkt sich *nicht mehr nur auf Spitzentechnologien*, die jedoch trotz scharfer Auslandskonkurrenz, vor allem aus Japan, weiterhin starke Zuwächse erzielen. Kräftig ausweiten werden ihr Geschäft auch die Produzenten von rollendem Eisenbahnmaterial, Industrieöfen, Telefonanlagen oder Druckereimaschinen.

Fortsetzen wird sich in Amerikas verarbeitender Industrie der Strukturwandel in einem beschleunigten Tempo. Die Veränderungen lassen sich am besten an längeren Zeiträumen ablesen. Wohin die Reise geht, zeigen diese jährlichen Wachstumsraten, die zwischen 1973 und 1986 ermittelt worden sind: Halbleiter 32, Computer-Ausrüstungen 18, optische Artikel 17, biologische Erzeugnisse elf, Röntgengeräte und -röhren elf, elektronische Verbindungen elf – um nur einige zu nennen.

Zu den Verlierern, deren Umsatzkurve steil nach unten zeigt, gehören diese Branchen: Turbinen, Lederbekleidung, Bestecke, Zinkverarbeitung, Damenschuhe, Nähmaschinen, Pappe, Zigarren, hölzerne TV-Schränke und Metallpressen. Hier beträgt das jährliche Minus zwischen vier und neun Prozent. Für dieses Jahr stehen auch der Schiffbau, Schneidemaschinen, Glasbehälter, Schuhzeug und Gepäck auf der Liste. Diese Produkte führen die USA billiger ein.

Was der „Outlook" bestätigt, ist die schnellere Anpassung der Weiterverarbeitung in den USA an die Bedürfnisse des Marktes, verglichen mit Europa. Mit 24,7 Prozent liegt sein Anteil an der Wertschöpfung nur geringfügig unter dem Mittel der letzten 35 Jahre – von 1950 bis 1984 schwankte er zwischen 23 und 26 Prozent. Diesen Wirtschaftssektor zu unterschätzen, könnte tödlich sein: Enorm profitiert hat er von der 1981 beschlossenen steuerlichen Entlastung und der geringen Inflation. Durch das Abwerfen von Ballast während der Rezession verbesserte sich die Wirtschaftlichkeit erheblich; die ausländische Konkurrenz wird die Kostensenkungen spüren, wenn der Dollar mit den anderen Währungen stärker im Gleichgewicht ist.

Zu vergessen ist auch nicht, daß die Produktivität im verarbeitenden Gewerbe rascher zugenommen hat als in der übrigen Wirtschaft. Das ist *der Grund, warum sein Anteil an der* Gesamtbeschäftigung (ohne Landwirtschaft) seit 1950 von 34 auf etwa 20 Prozent gesunken ist. Die Stillegungen in der Grundstoffindustrie haben den Sektor in Verruf gebracht; ignoriert wird indes die expansive Kraft neuer Unternehmen, die in großer Zahl gegründet worden sind.

ENERGIEVERBRAUCH / 1985 in der Bundesrepublik um 3,2 Prozent gestiegen

Der Kernenergie wird bis 2000 das stärkste Wachstum vorausgesagt

dpa/VWD/AP/DW. Essen/Frankfurt

Der Primärenergieverbrauch in der Bundesrepublik ist nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen 1985 um 3,2 Prozent auf 388 Millionen Tonnen Steinkohleneinheiten gestiegen. Wie das der Arbeitsgemeinschaft angehörende Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) in Essen mitteilte, hat zu dieser Entwicklung neben der Zunahme der gesamtwirtschaftlichen Produktion auch die außergewöhnlich kalte Witterung in den Monaten Januar und Februar sowie im November beigetragen. Ohne diese Witterungseinflüsse betrage die Zunahme rund 2,2 Prozent.

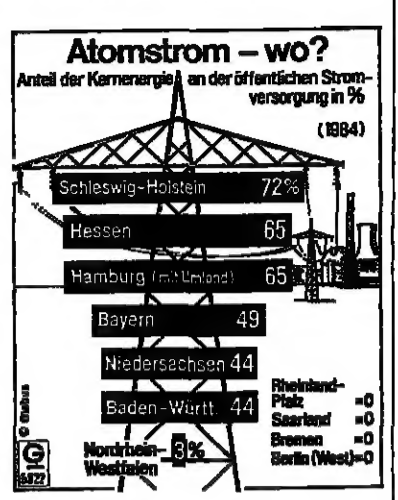
Für 1986 rechnet das Wirtschaftsforschungsinstitut mit einer Zunahme des produktionsbedingten Energieverbrauchs um 2,5 Prozent. Zur Primärenergie wird neben Kohle, Erdöl und Erdgas auch die Kernenergie gerechnet. Aufgrund der außergewöhnlichen Kälteperioden des Vorjahres werde sich diese Zunahme im Vorjahresvergleich jedoch nur als Anstieg von einem halben Prozent auf rund 390 Millionen Tonnen Steinkohleneinheiten niederschlagen.

Nach den Berechnungen des Instituts wird die Kernenergie im neuen Jahr erneut an Bedeutung gewinnen. Der Verbrauch von Kernenergie wird laut RWI um 7,5 Prozent zunehmen. Auch für den Verbrauch von Steinkohle sei mit einem Wachstum von einem halben Prozent zu rechnen. Der Verbrauch von Mineralölen und Braunkohlen werde dagegen um jeweils 1,5 Prozent abnehmen. Bei Erdgas und Erdölgas rechnet das RWI *mit stagnierenden Verbrauchszahlen.* Der Strombedarf werde sich dagegen um drei Prozent erhöhen.

Weltweit hatte Schweden 1984 den höchsten Kernkraft-Anteil am Primärenergieverbrauch: 23,2 Prozent des gesamten Energiebedarfs des nordeuropäischen Landes wurden mit Strom aus Atomkraftwerken gedeckt. Frankreich bezog 22 Prozent seines Energiebedarfs aus dieser Quelle, in Finnland und Kanada waren es 16,9 und 16,5 Prozent. Danach folgt die Schweiz mit 16,3 Prozent vor Belgien mit 15,0 Prozent. Dies geht aus einer Übersicht der Vereinigung Deutscher Elektrizitätswerke (VDEW) in Frankfurt hervor.

Mit einem Anteil von 8,1 Prozent liegt die Bundesrepublik hinter Japan (8,8) auf Platz acht. Der Kernenergieanteil ist in den USA (4,3), den Niederlanden (1,4) und Italien (1,1) am niedrigsten. Weltweit wurden vier Prozent des gesamten Primärenergieverbrauchs mit Strom aus Uran gedeckt. Dies entsprach nach Berechnungen des VDEW der Energie aus 365 Millionen Tonnen Steinkohleneinheiten.

Für das Jahr 2000 hat die EG-Kommission in einer Studie „Energie 2000" einen Energieverbrauch in der Gemeinschaft von 1,1 Milliarden Tonnen Rohöleinheiten prognostiziert. Die gesamte Produktion – Basis des Berichts waren die zehn EG-Staaten ohne Portugal und Spanien – wird zur Jahrtausendwende auf 625 Millionen Tonnen Rohöleinheiten geschätzt. Daran soll die Kernenergie einen Anteil von 35 Prozent (1983 waren es erst



15 Prozent) und damit die Spitze erreichen. Auf die Kohle werden nur noch 22 gegenüber 28 Prozent entfallen, der Anteil des Erdöls sinkt sogar von 26 auf 17 Prozent. Bei der Stromerzeugung rechnet die EG-Kommission damit, daß der Kernenergieanteil von 27 auf 43 Prozent steigt.

HEIMTEXTIL '86

Die Anbieter setzen auf ein freundliches Konsumklima

INGE ADHAM, Frankfurt

Auf ein freundlicheres Konsumklima setzten die deutschen Anbieter für Heim- und Haustextilien, die ihre Angebote vom 8. bis 11. Januar auf der Heimtextil in Frankfurt präsentieren. Die Erwartungen sind aber nicht allzu hoch gespannt. Die Bautätigkeit lahmt, die Zahl der Haushaltsgründungen steigt nicht mehr, die Branche lebt am Inlandsmarkt überwiegend vom Ersatzbedarf.

Die schwache Inlandsnachfrage ist jedoch zumindest in Teilbereichen von erstaunlichen Exporterfolgen ausgeglichen worden. „Deutsche Mode ist auch im Bereich Heim- und Haustextilien zunehmend im Ausland gefragt", kommentierten Sprecher der einschlägigen Branchen kurz vor Beginn der Messe, die 1840 Aussteller (davon 778 aus der Bundesrepublik) zusammenführt. Ihnen stehen rund 60 000 Einkäufer ins Haus, davon jeder dritte aus dem Ausland. Bei den erhofften Bestellungen wird nach Ansicht der Industrie über Preisaufschläge zwischen zwei *und fünf Prozent zu reden sein.*

Im vergangenen Jahr hatte es im Bereich Heim- und Haustextilien kaum Preiserhöhungen gegeben, allerdings eine erkennbar stärkere Hinwendung zur Qualität. Das sorgte bei in vielen Fällen gesunkener Produktion für gestiegene Umsätze. So sank zum Beispiel bei Tischwäsche die Erzeugung im ersten Halbjahr 1985 gegenüber der gleichen Vorjahreszeit (neuere exakte Zahlen liegen noch nicht vor) um sechs Prozent, ihr Wert kletterte aber in der gleichen Zeit um sieben Prozent. Insgesamt hat die Branche nach eigener Einschätzung aber ihre Umsätze im vergangenen Jahr allenfalls halten können (Heimtextilienindustrie gut 4 Mrd. DM, Haustextilienhersteller 1,3 Mrd. DM). Damit ist die Industrie besser dran als der einschlägige Fachhandel.

„Wir hatten leider kein Jahr des Wohnens, sondern eine Periode zäher Geschäfte zu sinkenden Roherlösen", betont Walter Schwerdfeger, Sprecher des Fachverbandes des Deutschen Teppich- und Gardinenhandels kurz vor Messebeginn. Der Handel habe das schwerste Jahr seit der Währungsreform hinter sich, das im Teppich- und Gardinenhandel die Umsätze um durchschnittlich fünf Prozent habe schrumpfen lassen. Auch im Betten- und Wäsche-Einzelhandel seien die Umsätze nur mit Mühe gehalten worden, bei Webteppichen und handgeknüpften Teppichen habe es sogar zweistellige Umsatzrückgänge gegeben.

„Die roten Zahlen sind die Regel, und manch ein Kollege hat das Handtuch geworfen und sein Geschäft geschlossen", sagte Schwerdfeger. Als Ursache für die schlechte Nachfrage nannte er unter anderem die Tatsache, daß die Bürger ihre Prioritäten anders setzten als noch vor einigen Jahren, räumte aber auch ein, daß „wilde Preisschlachten" des Handels mit ganzseitigen Anzeigen dem Prestigewert der Ware geschadet hätten.

AUF EIN WORT

„Einzelstaatliche Belastungen der Energiewirtschaft aus dem Umweltschutz können Wettbewerbsverzerrungen hervorrufen und in der Europäischen Gemeinschaft einen Harmonisierungsbedarf bedingen. Jedoch ist es nicht Aufgabe der Gemeinschaft, alle und jede strenge nationale Regelung in Gemeinschaftsrecht umzusetzen."

Dr. Nic Mosar, Mitglied der Kommission der Europäischen Gemeinschaft
FOTO: DIE WELT

Heizölpreise bleiben stabil

dpa/VWD, Hamburg

Die Verbraucher füllen dieses Jahr ihre Heizöltanks etwas früher als üblich nach. Wie ein Sprecher des Verbands Norddeutscher Brennstoffhändler gestern auf Anfrage sagte, nimmt die Nachfrage wegen des Winterwetters schon jetzt leicht zu, während sonst erst Mitte bis Ende Januar Heizöl nachgekauft werde. Nach Ansicht des Sprechers dürften die Preise vorerst stabil bleiben. Der Preis für die Partie von 3000 Liter liege je 100 Liter inklusive Mehrwertsteuer bei etwa 72 DM und damit ein bis zwei DM niedriger als Anfang Januar vorigen Jahres.

INFORMATIONSTECHNIK

Grundlagenforschung soll mehr gefördert werden

Mk. Bonn

Die Grundlagenforschung im Bereich der Informationstechniken soll verstärkt werden. Darauf hat Bundes*forschungsminister Heinz Riesenhu*ber jetzt aus Anlaß eines Gutachtens hingewiesen, das seinem Hause von Sachverständigen unter Vorsitz von Professor Hans-Joachim Queisser vorgelegt wurde.

Die rasche Entwicklung in den Informations- und Kommunikationstechnologien biete Wachstumsmöglichkeiten und zukunftsweisende Arbeitsfelder. Die Spielräume könnten aber nur ausgeschöpft werden, wenn die Menschen die neuen Techniken beherrschten. Dazu sei ein erhebliches Grundlagenwissen erforderlich.

Nach Ansicht Riesenhubers sei das Wachstum der Forschungskapazitäten auf dem Gebiet der Informationstechnik in der Bundesrepublik im internationalen Vergleich zurückgeblieben. Derzeit seien in staatlich finanzierten Forschungseinrichtungen (außerhalb der Universitäten) rund *1700 Wissenschaftler mit Forschungs*arbeiten auf den Gebieten der Mikroelektronik, der Datenverarbeitung und der Kommunikationstechnologien beschäftigt.

Die gegenwärtigen Kapazitäten der Grundlagenforschung in diesem Bereich sind nach Auffassung der Bundesregierung unzureichend. Die Deutsche Forschungsgemeinschaft wende dafür zur Zeit rund 35 Millionen Mark pro Jahr auf. Das seien rund vier Prozent ihrer Fördermittel. Um Abhilfe zu schaffen, seien als erster Schritt der Forschungsgemeinschaft bis zu 100 Millionen Mark zur Verstärkung der Grundlagenforschung auf diesem Gebiet zur Verfügung gestellt worden.

EXISTENZGRÜNDUNGEN

Die Nachfrage wird auch 1986 weiterhin anhalten

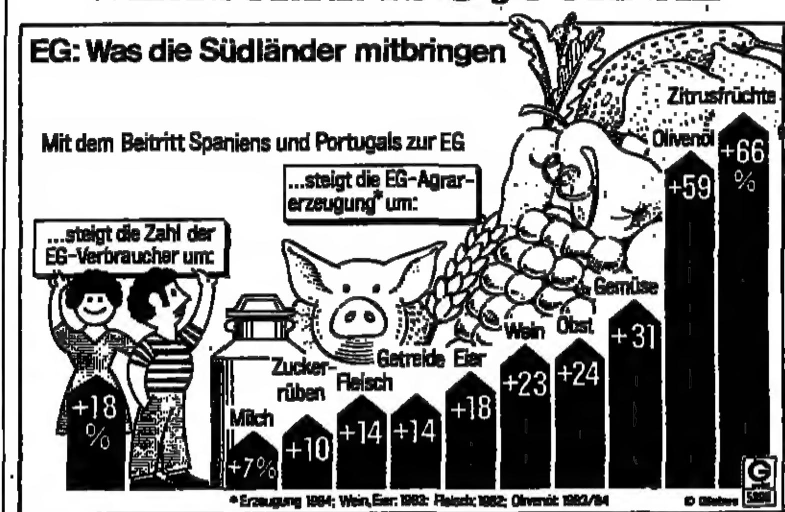
Mk. Bonn

Die Nachfrage nach staatlichen Hilfen für Existenzgründungen wird sich auch 1986 nicht abschwächen. Der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Matthias Wissmann, wertete dies jetzt in Bonn als ein Zeichen dafür, daß die Existenzgründungspolitik der Bundesregierung erfolgreich sei. Hier spiegele sich das Vertrauen in die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung wider.

Nach Angaben Wissmanns wurden im Jahre 1984 im Rahmen des Eigen*kapitalhilfeprogramms 9835 Zusagen* mit einem Volumen von 466 Millionen Mark erteilt. Im vergangenen Jahr seien 9500 Unternehmen mit einem Volumen von 465 Millionen Mark gefördert worden. Im Rahmen des ERP-Existenzgründungsprogramms seien 1985 immerhin 13 800 Gründer mit einer Antragssumme von 720 Millionen Mark unterstützt worden. 1984 waren es 15 950 Zusagen mit einem Volumen von 800 Millionen Mark.

Bei der Ansparförderung zur Existenzgründung in der gewerblichen Wirtschaft, die erst zum 1. August 1985 in Kraft getreten ist, seien innerhalb weniger Wochen die 20 000 Ansparverträge für 1985 belegt gewesen. Insgesamt seien 26 000 Anträge gestellt worden. Um die 6000 Anträge des vergangenen Jahres zu bedienen und um weitere Engpässe in diesem Jahr zu vermeiden, ist die Verpflich*tungsermächtigung für die Anspar*förderung im Bundeshaushalt 1986 um 200 auf 400 Millionen Mark angehoben worden. Unter dem Strich seien 1985 wie schon in den beiden Vorjahren rund 17 000 Existenzgründungen mit insgesamt 240 000 bis 250 000 Arbeitsplätzen gefördert worden.

WIRTSCHAFTS JOURNAL



Mit zwiespältigen Gefühlen begrüßten die EG-Länder zum Jahresbeginn ihre neuen Partner Spanien und Portugal. Die bange Frage lautet: Bringen sie neue Überschüsse mit, die die ohnehin kaum tragbaren Agrarausgaben noch weiter in die Höhe treiben? Bei Wein und Olivenöl wird dies der Fall sein; bei Obst, Gemüse und Zitrusfrüchten gibt es zwar keine Überschußprobleme, aber viele traditionelle Lieferanten außerhalb der EG fürchten jetzt um ihren Absatzmarkt. Die größte Sorge aber ist, ob nicht die spanischen und portugiesischen Landwirte mit einer Explosion ihrer landwirtschaftlichen Erzeugung reagieren werden. QUELLE: GLOBUS

Starthilfe für Bauern bei Betriebsübernahmen

Bonn (dpa/VWD) – Junge Landwirte erhalten seit Jahresbeginn als Starthilfe für Betriebsübernahmen im Hauptberuf bei Investitionen von mindestens 50 000 DM einen Zuschuß von 10 000 DM. Wie der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesernährungsminister, Wolfgang von Geldern, gestern mitteilte, gibt es bereits seit 1984 eine erhöhte Zinsverbilligung im Rahmen des Agrarkreditprogramms für Junglandwirte.

Dollar steigt wieder

Frankfurt (dpa/VWD) – Der Kurs des US-Dollars ist gestern erneut gestiegen. Der amtliche Mittelkurs wurde in Frankfurt mit 2,4760 DM festgestellt gegenüber 2,4616 am Freitag. Die Deutsche Bundesbank griff gestern offiziell nicht in das Marktgeschehen ein.

Japan: 60 Neuemissionen

Tokio (dpa/VWD) – Japans acht Aktienbörsen erwarten für 1986 einen Rekord an Neueinführungen. Während im vergangenen Jahr 30 neue japanische Firmennamen auf den Aktienkurszetteln auftauchten, werden dieses Jahr rund 60 Neulinge erwartet. Besonders attraktiv ist die Kapitalbeschaffung über Aktien derzeit für mittelständische Dienstleistungsfirmen, und hier wiederum besonders für Finanzierungsgesellschaften sowie Consultingfirmen, die den Ausbau elektronischer Nachrichtensysteme finanzieren wollen.

Hohe Auslandsschulden

Buenos Aires (dpa/VWD) – Argentinien hatte am Jahresanfang 1986 rund 50 Mrd. US-Dollar Auslandsschulden. Dies berichtete gestern die Presse unter Berufung auf Äußerungen des zuständigen Staatssekretärs Mario Brodersohn. Allein für Zinsen muß Argentinien in diesem Jahr über 4,5 Mrd. Dollar bezahlen. Es wird jedoch angenommen, daß das südamerikanische Land nur einen Teil dieser Zinslast abtragen kann. Nach Angaben aus Bankenkreisen hat sich die Auslandsschuld 1985 um eine Summe zwischen 700 und 800 Millionen Dollar erhöht.

Berliner Börsenhoch

Berlin (tb.) – Für die Berliner Börse war 1985 das beste Jahr seit dem Krieg. Die Wertpapierumsätze haben sich um 129 Prozent von 6 Mrd. DM auf 13,6 Mrd. DM erhöht. Nach Angaben der Börse stiegen allein die Aktienumsätze um 128 Prozent von 3,8 Mrd. auf 8,6 Mrd. DM. Die Umsätze in festverzinslichen Papieren nahmen um 131 Prozent von 2,2 Mrd. auf etwa 5 Mrd. DM zu. Der Anteil der Aktien am Gesamtumsatz betrug rund 64 Prozent.

Kfz-Exporte erleichtert

Washington (VWD) – Die US-Regierung wird Tokio nicht um eine Verlängerung des Selbstbeschränkungsabkommens für Kfz-Exporte über den 31. März hinaus bitten. Das betonte Handelsminister Baldrige. Er gehe davon aus, daß der US-Markt nicht von japanischen Herstellern dominiert werde, nachdem die US-Automobilindustrie beachtliche Fortschritte in ihrer Produktion und dem Qualitätsstandard erzielt habe. Vom Wettbewerb mit den japanischen Herstellern würden die Verbraucher profitieren.

Prozeß verschoben

Frankfurt (rtr) – Der ursprünglich für kommenden Montag geplante Beginn des Prozesses gegen drei von *vier ehemaligen Miteigentümern der* zusammengebrochenen Frankfurter Privatbank Schröder, Münchmeyer, Hengst und Co (SMH-Bank) vor dem Frankfurter Landgericht ist um zehn Tage auf den 23. Januar verschoben worden. Die Staatsanwaltschaft wirft den ehemaligen persönlich haftenden Gesellschaftern der Bank, Ferdinand Graf von Galen, Hans Lampert und Wolfgang Stryj vor, über mehrere Jahre bis 1983 der Mainzer Baumaschinen-Holding IBH Kredite über eine Milliarde DM gewährt zu haben, obwohl ihnen die schwierige Finanzsituation des Konzerns bekannt gewesen sei. Das Verfahren gegen den vierten ehemaligen Gesellschafter, Hans-Hermann Münchmeyer, sowie gegen den Bankangestellten Ralph-Rene Lucius soll hingegen wie geplant am kommenden Montag beginnen.

FLEISCHERHANDWERK

Das vergangene Jahr brachte eine leichte Umsatzeinbuße

adh. Frankfurt

Auf rund 32,2 Mrd. DM schätzt der Deutsche Fleischer-Verband, Frankfurt, den Umsatz der etwa 27 400 Fleischer-Fachgeschäfte im vergangenen Jahr. Damit hätte die Branche wiederum gut ein Prozent ihres Umsatzes eingebüßt, nachdem sie 1985 bereits einen Rückgang um real 1,6 Prozent auf 32,7 Mrd. DM verbuchte. Fleisch- und Fleischerzeugnisse sind im vergangenen Jahr nach der vom Statistischen Bundesamt errechneten Preissteigerungsrate von 0,2 Prozent praktisch nicht teurer geworden.

Gleichwohl hat sich nach Einschätzung des Verbandes die Ertragssituation der Fleischer-Fachgeschäfte etwas entspannt. Dafür sorgte eine reichliche Marktversorgung und dadurch relativ günstige Einkaufspreise für Schlachtvieh. Zu einer nachhaltigen Verbesserung der seit zwei Jahren äußerst angespannten Ertragslage habe dieser Effekt allerdings bei weitem nicht ausgereicht, betont der Fleischer-Verband. Die Umsatz- und Ertragssituation sei weiterhin gekennzeichnet durch den „extremen, in manchen Fällen existenzbedrohenden Wettbewerb" im und mit dem Lebensmittelhandel. Die daraus resultierenden Probleme der Betriebe hätten im vergangenen Jahr zu dem Verlust von rund 2000 Arbeitsplätzen geführt. Einschließlich der Inhaber arbeiten in den Betrieben des Fleischerhandwerks gut 202 000 Mitarbeiter.

Den Mehrverzehr an Fleisch und Wurst schätzt der Verband für das vergangene Jahr auf jeweils 400 Gramm pro Kopf. Liebste Wurst der Deutschen blieb übrigens mit einem Verbrauch von zwei kg pro Kopf die Fleischwurst.

WESTLAND / Unverändert bestehen zwei konkurrierende Beteiligungsangebote

Konfrontation auf allen Ebenen

WILHELM FURLER, London

Das Verwirrspiel um eine Beteiligung an dem in Schwierigkeiten steckenden britischen Hubschrauber-Hersteller Westland verstärkt sich zusehends. Damit haben die Konfrontationen sowohl auf industrieller als auch auf politischer Ebene ein Ausmaß erreicht, das in Großbritannien seit vielen Jahren nicht mehr erlebt worden ist.

Unverändert geht es um zwei konkurrierende Beteiligungsangebote, die Westland entweder an den großen amerikanischen Hubschrauber-Produzenten Sikorsky binden, oder in das europäische Hubschrauber-Konsortium unter Beteiligung von Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien einbetten würden. Trotz aller Bemühungen des europäischen Konsortiums einschließlich eines verbesserten Beteiligungsangebots setzt sich der Vorstand von Westland für eine Beteiligung der Sikorsky-Gruppe in Höhe von 39,9 Prozent *an seinem Unternehmen ein.*

Dagegen hat Verteidigungsminister Heseltine seinen Feldzug für eine Beteiligung des europäischen Konsortiums (MBB, Aerospatiale, Agusta, British Aerospace) verstärkt und sich damit das Mißfallen etlicher Kabinettsmitglieder zugezogen. Sie argumentieren, daß allein marktwirtschaftliche Kriterien und schließlich die Entscheidung der Aktionäre zu gelten haben.

Die Sikorsky-Gruppe hat inzwischen ebenfalls ein verbessertes Beteiligungsangebot vorgelegt. Es geht zwar nicht über die *39,9prozentige* Beteiligung hinaus, sieht aber ein Restrukturierungspaket in Höhe von 72 Mill. Pfund (255 Mill. DM) vor und schließt das Angebot von zwei Millionen garantierter Arbeitsstunden ein. Das Angebot des europäischen Konsortiums von 1,8 Millionen garantierter Arbeitsstunden für Westland wird *damit übertroffen.*

Das verbesserte Rettungspaket des europäischen Konsortiums sieht eine Finanzspritze in Höhe von 73 Mill. Pfund bei einer Übernahme eines ebenfalls über 39,9 Prozent lautenden Anteils an Westland vor. Nach der gestrigen Bekanntgabe des neuen Sikorsky-Pakets wird nicht ausgeschlossen, daß auch die Europäer noch einmal zulegen werden.

Das europäische Konsortium, dem sich inzwischen auch der britische Elektronik-Konzern GEC angeschlossen hat, bat jedenfalls den Westland-Vorstand dringend um eine Unterredung. Der Chairman von Westland hat sich zu einem Treffen mit Vertretern des europäischen Konsortiums gestern am späten Abend bereiterklärt. Er betonte allerdings, daß seine Entscheidung für das Sikorsky-Angebot unumstößlich sei und daß er die Aktionäre darüber informiert habe.

EG

Die Überschüsse steigen weiter

Ha. Brüssel

Die EG kommt nicht darum herum, drastische Maßnahmen zur Eindämmung ihrer landwirtschaftlichen Überschüsse zu treffen. Dies zeigt erneut der Jahresbericht der Brüsseler Kommission über die Lage der Agrarmärkte.

Der Buchwert der von öffentlichen Interventionsstellen eingelagerten Güter betrug danach am 30. September 1985 mehr als 9,2 Mrd. Ecu (rund 20,5 Mrd. DM), an Lagerkosten und Zinsen mußten für die in staatlichen und privaten Kühlhäusern lagernden Agrarerzeugnisse im Zeitraum von 12 Monaten rund 1,34 Mrd. Ecu (2,98 Mrd. DM) gezahlt werden.

Während die Bestände an Butter und Magermilchpulver im Verhältnis zum Stichtag des Vorjahres von 1,04 auf 0,99 Millionen Tonnen zurückgingen, wuchs der „Rindfleischberg" von 503 000 auf 790 000 Tonnen an. Geradezu dramatisch war jedoch die Zunahme der Weizenvorräte. Insgesamt erhöhten sich die Getreidebestände dadurch von 5,98 Millionen auf 16,85 Millionen Tonnen.

Nach Meinung der EG-Kommission spiegelt diese Bestandsaufnahme die Stagnation der Binnennachfrage zusammen mit einer anhaltenden Überproduktion der wichtigsten Erzeugnisse wider. Die traditionellen Absatzmöglichkeiten auf dem Weltmarkt würden durch den Mangel an zahlungsfähigen Abnehmern eingeschränkt.

PARISER BÖRSE / 1985 Kursgewinnne von 45 Prozent – Mit Euphorie ins neue Jahr

Aktienkurse noch nicht ausgereizt

JOACHIM SCHAUFUSS, Paris

Die Pariser Börse läßt sich von den immer näher rückenden Parlamentswahlen keineswegs irritieren. Obwohl der Syndikus der Maklerkammer bereits im letzten Herbst eine Periode des Abwartens angekündigt hatte, zogen die französischen Aktienkurse beschleunigt an. Im Jahresendvergleich erreichten die Kursgewinne nach dem Kammerindex CAC 45 Prozent. Aber damit seien noch längst nicht alle Reserven erschöpft, meint jetzt der Syndikus unter Hinweis auf die noch wesentlich stärker gestiegenen Kurse in der Bundesrepublik.

Tatsächlich hat das neue Jahr für Paris in ausgesprochener Euphorie begonnen. An den ersten drei Sitzungen kam es zu Kurssprüngen von jeweils zwei Prozent. Die sonst übliche technische Konsolidierung (Auslaufen der Steuervorteile) wurde vor allem durch verstärkte Aufträge aus dem Ausland überspielt. Insbesondere amerikanische Investoren scheinen die französischen Aktien im internationalen Vergleich noch für unterbewertet zu halten. Aber auch die Franzosen nutzen die jetzt anfallenden Zinszahlungen aus Obligationen zur Anlage in Aktien.

Allgemein herrscht inzwischen die Überzeugung vor, daß die von der französischen Regierung im März 1983 eingeleitete Politik unabhängig vom Ausgang der Wahlen fortgesetzt wird, mit der Folge einer weiter nachgebenden Inflation und zunehmender Unternehmensgewinne. Andererseits werden eine Abwertung des Franc gegenüber der D-Mark und damit bessere Exportchancen auf dem deutschen Markt erwartet.

Bei der Spekulation auf einen Wahlsieg der bürgerlichen Oppositionsparteien ist einerseits mit der Einlösung ihres Versprechens auf Abschaffung des sozialistischen Mieterschutzgesetzes zu rechnen. Dies könnte die Franzosen veranlassen – traditionsgemäß – wieder stärker in Immobilien zu investieren, vor allem, wenn die Zinsen weiter zurückgehen sollten. Dadurch könnte allerdings das Interesse für Aktien erlahmen.

Andererseits aber könnte die Privatisierung der von den Sozialisten verstaatlichten Unternehmen der Aktienbörse zusätzlichen Auftrieb geben. Die Spekulation darauf führte schon 1985 in dem weitgehend verstaatlichten Versicherungsbereich zu einer Rekordhausse von 123 Prozent. Allerdings will die Opposition von den Aktien der staatlichen Unternehmen nur 20 Prozent an ausländische Käufer abgeben, was rein quantitativ einer Hausse Grenzen setzt.

Überdurchschnittlich zugelegt haben 1985 auch die Aktien der Investmentgesellschaften (plus 99 Prozent), der Banken (plus 63 Prozent), der Bauwirtschaft (plus 60 Prozent) und des Handels (plus 52 Prozent), während die Ölwerte wegen der Ölpreisbaisse einen Kursrückgang von sechs Prozent verbuchten. Unter den international bekannten Aktien erzielten die größten Kursgewinne Michelin (135 Prozent), Peugeot (103 Prozent) und CSF (80 Prozent).

Der gesamte Pariser Börsenumsatz stieg um 38 Prozent auf 778 Milliarden Franc, davon um 63 Prozent auf 128 Milliarden Franc bei den Aktien. Deren Neuemissionen nahmen um 92 Prozent auf 20 Milliarden Franc zu. Sie blieben aber an den Anleiheemissionen von 310 Milliarden Franc (davon 100 Milliarden Franc Staatsanleihen) gemessen immer noch verhältnismäßig bescheiden, was sich auch aus der Enge des durch die Verstaatlichungen stark geschrumpften Pariser Aktienmarktes erklärt.

Der Anteil des Auslandes an den französischen Aktienkäufen wird von der Pariser Maklerkammer für 1985 auf 20 Prozent veranschlagt, bei einem durchschnittlichen Auftragswert von fünf Millionen Dollar. In diesem Jahr rechnet die Kammer für sämtliche europäischen Börsen mit ausländischen Käufen von 80 Milliarden Dollar. Davon könnte Paris einen wesentlichen Teil an sich ziehen.

Abgesehen von den diversen Reformen am Pariser Finanzmarkt (Zulassung von Commercial Papers usw.) wird sich vor allem für das Auslandsgeschäft der Aktienbörse die schrittweise Einführung der kontinuierlichen Notierungen positiv auswirken. Den großen Durchbruch ins internationale Geschäft kann Paris allerdings nur dann erreichen, wenn es seinen Devisen- und Kapitalverkehr freigibt.

TEILZEITARBEIT / Schering machte in zehn Jahren positive Erfahrungen

Flexible, individuelle Regelungen schaffen neue Arbeitsplätze

Überlegungen, die vorhandene Arbeit auf mehr Beschäftigte zu verteilen, treffen auf einen wachsenden Bedarf nach flexibleren Arbeitszeitregelungen. Dazu gehört auch die Teilzeitarbeit. Meinungsumfragen zufolge interessieren sich 20 bis 25 Prozent der Vollzeitbeschäftigten und rund zehn Prozent der registrierten Arbeitslosen für eine Teilzeittätigkeit. Aber auch von Unternehmensseite wird zunehmend auf die Notwendigkeit verwiesen, mit individuellen Arbeitszeitvereinbarungen eine bessere Kapazitätsauslastung zu erreichen.

Der Chemiekonzern Schering AG, Berlin, der seit mehr als zehn Jahren Teilzeitarbeitsplätze vergibt, sieht darin denn auch eine „Chance, die Wünsche vieler Mitarbeiter mit den Interessen des Unternehmens in Einklang zu bringen". 1984 waren bei Schering 6,4 Prozent oder 600 der Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte; fünf Jahre zuvor lag dieser Anteil noch bei 4,5 Prozent.

Nicht nur vormittags

Entgegen der generellen Verkürzung der Lebens- oder Wochenarbeitszeit, die eher noch zu einer Verschärfung der Arbeitslosigkeit führe, bietet die Ausweitung der Teilzeitarbeit nach Auffassung von Wolfgang Benz, Referent für Entlohnung und Arbeitsbedingungen, die Möglichkeit, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Von der traditionellen Vormittagsarbeit müsse künftig verstärkt auf flexiblere Formen übergegangen werden, schreibt Benz in der Zeitschrift „Personalführung" über die Erfahrungen bei Schering mit der Umsetzung von Teilzeitarbeitsmodellen.

Für die traditionelle Vier- bis Fünf-Stunden-Beschäftigung am Tag, die bei Schering aus historischen Gründen immer noch vorherrschende Form der Teilzeitarbeit (45,5 Prozent aller Teilzeitbeschäftigten), sieht Benz nur noch in den Bereichen eine Chance, in denen Arbeitsspitzen zur Hauptverkehrszeit aufgefangen werden müssen oder Arbeiten in einem halben Tag erledigt werden können. Um die dabei entstehenden Nachteile vermehrten Raumbedarfs und zusätzlicher Leerzeiten an den Betriebsmitteln aufzufangen, werden daneben verschiedene andere Modelle durchgeführt.

Gute Erfahrungen wurden zum Beispiel damit gemacht, daß sich drei Mitarbeiter zwei Arbeitsplätze teilen (beispielsweise in der Redaktion der Hauszeitung) oder wochenweise ein Wechsel von zwei Mitarbeitern erfolgt, ohne daß eine gegenseitige Vertretungspflicht wie beim Job-sharing besteht.

Dadurch sei es gerade auch gelungen, bewährte weibliche Mitarbeiterinnen längerfristig an das Unternehmen zu binden, die sonst häufig aus familiären Gründen ausschieden. Immerhin sind bei Schering noch 92 Prozent der Teilzeitbeschäftigten Frauen; allerdings nimmt der Trend bei den Männern zu.

Erfolgreich praktiziert Schering auch die Verkürzung der Arbeitswoche auf drei oder vier Tage (der Arbeitsplatz bleibt an den restlichen Tagen der Woche unbesetzt) und Kobinationen vom Teilzeitarbeit und Gleitzeit nach Absprache zwischen Arbeitnehmer und Vorgesetztem.

Entgegen dem weit verbreiteten Vorurteil, daß Teilzeitarbeit nur bei einfach strukturierten Tätigkeiten möglich sei, werden die verschiedenen Modelle bei Schering in allen Unternehmensbereichen von der Produktion über Vertrieb und Verwaltung bis zur Forschung praktiziert, schreibt Benz.

Viele Hemmschwellen

Die sehr stark differierenden Teilzeitquoten in den einzelnen Sparten (null bis 23 Prozent) erklärt Benz mit der sehr unterschiedlichen Grundeinstellung der Vorgesetzten zur Arbeitszeitflexibilisierung. Vorrangig sei deshalb eine intensive Informationarbeit, um die psychologischen „Hemmschwellen" bei vielen Führungskräften abzubauen.

Den Nachteilen erhöhten administrativen Aufwands und zusätzlichen Informationsbedarfs bei Teilzeitarbeitsplätzen steht nach den Erfahrungen bei Schering eine im allgemeinen höhere Zufriedenheit und größere Leistungsbereitschaft der Teilzeitmitarbeiter gegenüber. Auch seien Fehlzeiten und die Fluktuation von Mitarbeitern verringert worden.

SABINE SCHUCHART

NAMEN

Generalkonsul **Engelbert Eichner**, Gründer und Gesellschafter der Eichner Organisation KG, Coburg, feiert heute den 75. Geburtstag.

Hanns W. Schwacke, der vor fast 30 Jahren die „Schwacke-Liste", ein Marktbericht für Gebrauchtfahrzeuge, ins Leben gerufen hat, vollendet am 8. Januar das 65. Lebensjahr.

Dr. **Hanns Christian Schröder-Hohenwarth**, Aufsichtsratsvorsitzender der Schimmelpfeng GmbH, Frankfurt, hat sein Mandat niedergelegt und wurde zum Ehrenvorsitzenden der Gesellschaft gewählt. Sein Nachfolger wurde Rechtsanwalt und Notar Dr. **Klaus Westrick**, stellvertretender Vorsitzender Dr. **Bernd Müller-Berghoff**. Neu eingetreten ist **Wolfgang Strutz**, Geschäftsinhaber der Berliner Handels- und Frankfurter Bank. Geschäftsführer **Hans-Kurt Weckert** tritt zum 1. April 1986 in den Ruhestand. **Jürgen Klaus**, Geschäftsführer der Dun and Bradstreet GmbH, Frankfurt, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1986 zum weiteren Mitglied der Geschäftsführung bestellt.

Gerd Billerbeck wird als alleiniger Geschäftsführer der IBU Betten-Union und der Billerbeck Rheumalind Traumland GmbH aus der Geschäftsführung beider Firmen ausscheiden. Neue Geschäftsführer für die IBU werden die bisherigen Mitglieder der Geschäftsleitung **Gerd-Heinrich Billerbeck, Klaus Billerbeck** und **Jürgen Bitter**.

Dr. **Wolfgang Laxy** (62), in der Leitung des Geschäftsbereichs Pharma der Hoechst AG, Frankfurt, für den Verkauf verantwortlich, trat in den Ruhestand. Seine Nachfolge übernahm **Fritz Straub** (42). Neuer Leiter der Pharma Forschung Hoechst ist Prof. **Martin Kramer** (59) als Nachfolger von Prof. Dr. **Eberhard von Wasielewski** (65), der in den Ruhestand ging. Prof. **Karl-Heinz Langer** (49) übernahm die Nachfolge von **Kramer** als Leiter der Pharma Forschung Toxikologie unter Beibehaltung der Leitung der Abteilung für Experimentelle Pathologie. Dr. **Dieter Meyer** (41) leitet die Abteilung für Toxikologie.

Walter Krömer, Geschäftsführer der Handelsgruppe Techno Einkauf GmbH, Hamburg, ist aus Altersgründen zum Jahresende 1985 ausgeschieden. **Klaus Mohr**, seit Juli 1985 Geschäftsführer, wird die Firmengruppe künftig allein vertreten.

VERSEIDAG / Mit der Ertragsentwicklung zufrieden

Höhere Dividende im Visier

Py. Düsseldorf

Die „weiter gefestigte Ertragsentwicklung" wird für das Geschäftsjahr 1985 eine Dividendenerhöhung möglich machen. Das stellt der Vorstand der Vereinigten Seidenwebereien AG (Verseidag), Krefeld, in einem Zwischenbericht an die Aktionäre der Holding in Aussicht. Bereits für 1984 wurde nach rund einem Jahrzehnt Dividendenlosigkeit sowie fünfjähriger Strukturbereinigung und Genesungskur eine „Anlaufdividende" von 2,50 DM je 50-DM-Aktie verteilt.

Der Vorstand zeigt sich mit der Ertragsentwicklung 1985 außerordentlich zufrieden. Im Konzern wird ein weiterer Anstieg des Brutto-Cash-flow (im Vorjahr 20,2 Mill. DM) erwartet. Das Betriebsergebnis werde jedoch wegen der Nutzung aller gebotenen steuerlichen Möglichkeiten, insbesondere wegen der seit 1984 angewandten degressiven Abschreibung auf die hohen Anlagenzugänge, geringer als im Vorjahr (14,2 Mill. DM) ausgewiesen.

Für die Verseidag-Gruppe (Konzern und Auslandsgesellschaften konsolidiert) stieg der Umsatz um 12 (12) Prozent auf 320 Mill. DM. Der Konzern kam auf 280 (250) Mill. DM. Allen Fertigungsbereichen (Futterstoffe, Heimtextilien, Industrietextilien und Krawattenstoffe) sind Umsatzausweitungen gelungen. Für 1986, in das die Verseidag mit hohen Auftragsbeständen geht, ist eine weitere Umsatzerhöhung geplant.

Das Ziel, den Auslandsanteil am Gruppenumsatz auf die Hälfte zu steigern, ist 1985 mit 48 (44,5) Prozent nahezu erreicht. Die Konzern-Exportquote nahm auf rund 40 (36,6) Prozent zu. Die Verseidag, bei der die Beschäftigtenzahl auf 1230 (Gruppe) erhöht wurde, investierte 21 (11) Mill. DM in Maschinen und Anlagen wie 1984. Für 1986 sind Investitionen von 15,2 Mill. DM geplant.

co op Dortmund stark gewachsen

Py. Düsseldorf

Die co op Dortmund Konsumgenossenschaft eG, die größte selbständige deutsche Konsumgenossenschaft, hat „trotz unverändert schlechter Wirtschafts- und Beschäftigungsgrundlagen im Ruhrgebiet" mit 2,06 Mrd. DM Umsatz ein überdurchschnittliches Wachstum von 4,6 Prozent erzielt. Die Steigerung ist jedoch im wesentlichen auf neue Verkaufsflächen zurückzuführen.

Die früheren Planungen in Umsatz und Ertrag konnten teilweise nicht erreicht werden. Die Zahl der Beschäftigten stieg 1985 auf 8904 (8870), eine Folge von acht Ladenneueröffnungen. Zum Jahresende bestand co op Dortmund aus 229 Supermärkten, zwei Frisch-Märkten, 21 co op-Centern und 13 Plaza-Warenhäusern. 1986 sind 22 Mill. DM an Investitionen für zehn Supermärkte vorgesehen. An die 410 000 (391 000) Mitglieder wurde ein Überschuß von 20,5 Mill. DM verteilt.

URTEILE AUS DER ARBEITSWELT

Freiwillige Zulagen

Einem Arbeitgeber bleibt es überlassen, ob er zusätzlich zu den Tariflöhnen und -gehältern noch freiwillige Zulagen zahlt, um Betriebstreue, Zuverlässigkeit, besondere Leistungen anzuerkennen und andere Betriebsangehörige anzuspornen, dem Beispiel der so Bevorzugten zu folgen. Wenn aber ein Arbeitgeber – wie in einem Fall aus Bayern – gewissermaßen „über den Daumen" freiwillige monatliche Zulagen zwischen 10 und 260 DM festsetzt, kann der Betriebsrat mit Erfolg ein Mitbestimmungsrecht geltend machen. Nach der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts 1 ABR 6/84 vom 17. 12. 1985 ist es dem Arbeitgeber verwehrt, die Höhe derartiger Zulagen allein zu bestimmen.

Höherwertige Tätigkeit

Wenn ein Angestellter vorübergehend eine höherwertige Tätigkeit ausübt, also einen höher besoldeten Kollegen vertritt und auch den Unterschiedsbetrag zu seiner Gehaltsgruppe erhält, kann er daraus noch nicht das Recht ableiten, befördert und dauerhaft mit der höherwertigen Tätigkeit betraut zu werden. Nach der Entscheidung 4 AZR 540/83 vom 19. 6. 1985 des Bundesarbeitsgerichts ist aber die nur vorübergehende Übertragung einer höherwertigen Tätigkeit dann unzulässig, wenn für die vorübergehende Übertragung und ihre Dauer „kein sachlicher Grund vorliegt". Das wäre dann der Fall, wenn die vorübergehende Übertragung der höherwertigen Tätigkeit nur ein Vorwand ist, um dem in der höheren Position beschäftigten Angestellten den Aufstieg zu verwehren.

Anspruch auf Krankengeld

Der Anspruch auf Krankengeld ruht nach einer Entscheidung des Bundessozialgerichts (3 RK 35/84 vom 12. 11. 1985), wenn der Versicherte nach Abschluß einer Heilbehandlung seine Arbeitsunfähigkeit nicht erneut der Kasse meldet. Die Versicherten können nicht erwarten, daß die zuständige Krankenkasse bei Einstellung der Krankengeldzahlung über die Möglichkeit des späteren Wiederauflebens des Krankengeldes informiert. Der Versicherte muß sich schon selbst um entsprechende Auskünfte bemühen.

Kein Arbeitsunfall

Ist nicht feststellbar, ob der Tod des Versicherten, der zur Arbeitsstätte fuhr, unfreiwillig war oder in Selbsttötungsabsicht erfolgte, geht das nach einer Grundsatzentscheidung des Bundessozialgerichts zu Lasten der Hinterbliebenen. Im konkreten Fall hatte die Ehefrau bei der ersten polizeilichen Vernehmung geäußert, daß der Versicherte am Vortag einen Versuch der Selbsttötung unternommen und einen erneuten Versuch angedroht habe. Die gesetzliche Unfallversicherung zahlt nicht, wenn ein Versicherter sich auf die Wegstrecke begibt, die er zwar auf dem Weg zur Arbeit gewöhnlich benutzt, er aber von vornherein nicht zur Arbeitsaufnahme fahren wollte. (Az: 2 RU 24/84 vom 30. 4. 1985)

Nicht alle wollen Karriere machen

In einem Forschungsprogramm an der Universität München wird die Karrieremotivation bei Führungsnachwuchskräften untersucht. Wie das Universitätsseminar der Wirtschaft mitteilt, wurden unter Leitung von Professor Lutz v. Rosenstiel drei Karrieretypen identifiziert:

– ein Typ I einer traditionellen „Karriereorientierung",
– ein Typ II einer „freizeitorientierten Schonhaltung",
– ein Typ III eines „alternativen Engagements".

Während die Typen I und III hohes Engagement im Beruflichen zeigen, will der Typ II weniger Karriere machen, als Ziele in der Freizeit verwirklichen. Die Typen I und III unterscheiden sich nach der Intention ihres Engagements: Während der Typ I mit Karrieremotivation in einer großen Organisation der Wirtschaft nach Aufstieg strebt, sucht Typ III nach einer anderen, „menschlicheren" Arbeitswelt. Hierfür ist er auch zu Verzicht auf Geld und Ansehen bereit.

Die Daten von 549 Führungskräften zeigen, daß 74 Prozent dem Typ I zuzuordnen sind, 17 Prozent weisen ein „alternatives Engagmeent" auf. 7,5 Prozent sind einer „freizeitorientierten Schonhaltung" zuzuordnen.

Bei einer Befragung einer Teilstichprobe nach ihrer durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit gaben die „Freizeitorientierten" immerhin über 46 Stunden an. (DW.)

UNTERNEHMEN UND BRANCHEN

Berenberg erfolgreich

Hamburg (JB.) – Das Hamburger Privat-Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co hat 1985 die günstige Entwicklung im kommerziellen Kredit- und Auslandsgeschäft sowie in der Vermögensberatung und Vermögensverwaltung fortgesetzt. Die Bilanzsumme weitete sich um rund 11 Prozent auf 1,8 Mrd. DM aus, das Geschäftsvolumen stieg um 9,6 Prozent auf 2,35 Mrd. DM. Das Kapital der Bank ist wieder um 5 auf nun 85 Mill. DM erhöht worden.

Rheinsieg saniert

Bonn (tl.) – Das Vergleichsverfahren gegen die Bonner Landwaren-Handelsgenossenschaft Rheinsieg eG ist mit Beschluß vom 2. Januar aufgehoben worden. Die Genossenschaft hatte im Februar 1984 wegen Millionenverlusten im Sojaschrotgeschäft den gerichtlichen Vergleich beantragt. Im Sommer 1984 hatten die Gläubiger den Fortführungsvergleichsvorschlag der Gesellschaft angenommen, der eine Quote von 70 Prozent anbot. In der Vergleichsphase wurde die Rheinsieg nach Kübler „neu gegliedert und umgestaltet". Der Gesamtumsatz überstieg im letzten Jahr 315 Mill. DM. Es wird mit einem dividendenfähigen Ergebnis gerechnet. Für 1986 erwartet Rheinsieg weiterhin einen positiven Trend.

NWO-Anteile erworben

Kassel (dos) – Die Wintershall AG, Kassel, eine Tochter der BASF, hat von der Deutschen BP AG und der Esso AG insgesamt 20,1 Prozent des Stammkapitals der Nord-West Oelleitung GmbH (NWO), Wilhelmshaven, erworben. Wintershall, so heißt es in einer Mitteilung, sichere damit langfristig die Versorgung der Erdöl-Raffinerie Emsland in Lingen mit ausländischem Rohöl. Das Bundeskartellamt habe dem Anteilstransfer zugestimmt. Die NWO hatte zum Jahresende 1985 ihr Kapital um 6,5 Mill. DM auf 58,5 Mill. DM herabgesetzt.

Conti stärkt Garn-Sparte

Hannover (dos) – Die Continental Gummi-Werke AG, Hannover, die erst 1985 im Luxemburger Werk die Produktion von beflockten Garnen aufgenommen hatte, verstärkt ihr Engagement in diesem Bereich. Nach Angaben des Unternehmens wurden kürzlich die Flock-Garn-Aktivitäten der Kühn, Vierhaus & Cie (KVC), Mönchengladbach, übernommen. Die KVC-Sparte repräsentiere einen Umsatz von 8 Mill. DM und beschäftige 32 Mitarbeiter. Zum Kaufpreis werden keine Angaben gemacht.

Feddersen expandiert

Hamburg (JB.) – Die zur Feddernsen-Firmengruppe gehörenden Außenhandelsfirmen K.D. Feddersen & Co. (KDF) und die Norddeutsche Überseegesellschaft mbH (NUG), beide Hamburg, haben im Berichtsjahr 1984/85 (30.6.) das Geschäft ausgeweitet. Der Umsatz der Eigengeschäfte stieg um 3,3 Prozent auf 217 Mill. DM, die Provisionsumsätze um 7,1 Prozent auf 75 Mill. DM. KDF handelt mit Chemikalien, die NUG exportiert vorwiegend Maschinen, Industrieprodukte und Stahlerzeugnisse. Im In- und Ausland werden rund 220 Mitarbeiter beschäftigt.

COMPUTER-INDUSTRIE / Erst 28 Prozent weibliche Mitarbeiter beschäftigt

Frauen freunden sich nur zögernd mit den Berufen in der EDV an

Computer und Technik gelten noch immer als die Domäne des Mannes. Unter dem Zwang des technischen Fortschritts werden sich jedoch immer mehr Frauen mit allen Gebieten der Elektronischen Datenverarbeitung anfreunden müssen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Analyse der im Vogel-Verlag erscheinenden Zeitschrift „Personal-Computer". Frauen und Computer – sie werden auf Dauer gesehen keine Seltenheit bleiben können. Der zunehmende Einsatz des Computers in fast allen Branchen zwingt die Frauen an diese Geräte.

Noch scheint allerdings die Entwicklung der Computer-Industrie die Benachteiligung der Frau zu zementieren. So kommt eine Studie, die in Zusammenarbeit des Batelle-Instituts in Frankfurt mit Infratest München entstand, sogar zu dem Ergebnis: „Die Ungleichheit der Chancen von Männern und Frauen im Arbeitsleben wird sich durch den Einsatz neuer Techniken, vor allem im Feld der Mikroelektronik, weiter verschärfen."

Die derzeit vorliegenden Daten – sie stammen aus einer Untersuchung der Kienbaum Unternehmensberatung – sprechen für sich: Nur 28 Prozent der in der deutschen Computerbranche Beschäftigten sind Frauen. Davon arbeiten etwa 13 Prozent als Fach- und Führungskräfte. Der Rest leistet Tätigkeiten, die keine qualifizierte Ausbildung erfordern wie beispielsweise Datenerfassung. In leitenden Positionen haben es Frauen gar nur auf einen Anteil von 3,5 Prozent gebracht.

Darf man dieser Studie glauben, so zahlen die Arbeitgeber den Frauen, egal welche Position sie innehaben, um 20 Prozent weniger Gehalt als den Männern – bei gleicher Qualifikation und Ausbildung. Als Beispiel nennt Kienbaum folgende Zahlen: Eine Systembetreuerin erhält pro Jahr etwa 53 000 DM, während ein Systembetreuer rund 65 000 Mark bekommt.

Schuld an dieser Situation ist noch immer das von der Gesellschaft den Frauen zugeschriebene „traditionelle Rollenverhalten". Aufgrund dieser Position ist es Sache der Frauen, Initiativen zu entwickeln, wenn sie die Berufsmöglichkeiten nutzen wollen, die die Mikroelektronik bietet. Es geht dabei nicht darum, bestehende Machtverhältnisse umzukehren, wie es so manche Vorreiterin der Frauenemanzipation sich wünscht.

Nur, sollten Frauen nicht abwarten, bis ein Fortbildungskurs „genehmigt" wird, weil der Betrieb auf EDV umstellt. Es gilt, die Schwellenangst vor dem Computer zu überwinden und die Bereitschaft aufzubringen, sich vielleicht ein zweites Mal auf die Schulbank zu setzen. Aus- und Weiterbildung sind die Grundlage jeder Karriere, egal ob Mann oder Frau und auf welchem Berufssektor auch immer.

Daß viele Frauen diesen Weg einschlagen wollen, beweisen die Immatrikulationen in den technisch-naturwissenschaftlichen Fächern. Immerhin sind bereits ein Fünftel der Studienanfänger und ein Viertel der Informatikstudenten Frauen. Und daß technisches Interesse keineswegs mehr nur Männersache ist, verdeutlichen auch die jungen Frauen, die sich bei großen Firmen ausbilden lassen. Und in entsprechenden Kursen der Volkshochschulen trifft man heute kaum noch männliche Wesen an.

Etwa 40 Berufe in der Datenverarbeitung stehen zur Auswahl, fast alle mit hervorragenden Weiterbildungsmöglichkeiten und Aufstiegschancen. Die meisten Berufsbeschreibungen fordern logisch-abstraktes Denken – eine Kombination, die den Fähigkeiten von Frauen durchaus entgegenkommt.

Und wenn es kein Studium an einer Universität mehr sein kann: Sowohl Computerhersteller als auch Händler haben neben speziellen EDV-Schulen Kurse eingerichtet, die Anfänger ebenso berücksichtigen wie Fortgeschrittene. Allen (auch den Männern), die sich nicht ins berufliche Abseits drängen lassen wollen, stehen die Berater der örtlichen Arbeitsämter und Industrie- und Handelskammern zur Seite.

DANKWARD SEITZ

NIGERIA / Erdöl-Subventionen um 80 Prozent gekürzt – Faktische Abwertung durch gespaltenen Wechselkurs

Bald wieder Verhandlungen mit dem IWF

ACHIM REMDE, Bonn

Als der nigerianische Präsident Babangida Mitte Dezember die Verhandlungen mit dem Internationalen Währungsfonds (IWF) über einen Stand-by-Kredit in Höhe von 2,4 Milliarden US-Dollar abbrach, war eigentlich schon klar, wohin der Hase laufen würde. Denn sowohl der „Pariser" als auch der „Londoner Club" – die formlosen Vereinigungen der wichtigsten Gläubigerregierungen und -banken – hatten immer wieder darauf bestanden, daß eine Einigung mit dem IWF unabdingbare Voraussetzung für eine Umschuldung der nigerianischen Auslandsschuld sei, die auf insgesamt 16 bis 17 Milliarden Dollar geschätzt wird. Ohne Umschuldung hätte der Schuldendienst auf über 60 Prozent der für 1986 erwarteten Deviseneinkünfte von zirka 10 Milliarden Dollar steigen müssen.

So trat Babangida die Flucht nach vorne an, indem er in seiner Haushaltsrede zu Beginn des Jahres ankündigte, daß Nigeria nicht mehr als 30 Prozent der Deviseneinnahmen für die Tilgung seiner Schulden ausgeben würde. Finanzminister Kalu I. Kalu, der, früher bei der Weltbank tätig, immer als Befürworter der IWF-Politik galt und – so meinte die nigerianische Presse – eigentlich nach dem Abbruch der Verhandlungen hätte zurücktreten müssen, relativierte schon einen Tag später die apodiktische Erklärung Babangidas: Der Prozentsatz sei flexibel. Vor allem aber bestätigte er, daß Nigeria ungeachtet der fehlenden Einigung mit dem IWF die Verhandlungen über eine Umschuldung wiederaufnehmen wolle. Dabei unterstrich er, daß Babangida die Bedingungen des IWF in der Sache weitgehend akzeptiert habe, ein Umstand, der – so meinte er – die Clubs von London und Paris zu einem Überdenken ihrer „starren" Position bewegen müßte.

In der Tat hat Babangida die Subventionen für Erdölprodukte um 80 Prozent gekürzt und eine faktische Abwertung des Naira-Kurses in Aussicht gestellt, der auf dem Schwarzmarkt nur ein Fünftel des offiziellen Wertes hat. Diese soll vor allem mit einem gespaltenen Wechselkurs erreicht werden. Dabei können Importeure ausländische Währung in beschränkter Menge zum Marktpreis erwerben. Der vom IWF geforderten Liberalisierung des Handels kommt die Einführung einer neuen Kategorie von Importlizenzen für Geschäftsleute entgegen, die über Devisenguthaben im Ausland verfügen.

So ist Babangidas Ankündigung eher als ein etwas rüder taktischer Versuch zu sehen, in harten Verhandlungen ein innenpolitisch vertretbares Ergebnis zu erreichen, und weniger als einseitiger Schuldenboykott. In Londoner Bankenkreisen wird dann auch betont, daß die nigerianische Regierung ganz im Gegensatz zu den kurzfristigen Handelsverbindlichkeiten ihre lang- und mittelfristigen Bankschulden immer gut bedient hat und daß der Vergleich mit Peru, das als erstes und bisher einziges Land einseitig die Schuldendienstrate (auf 10 Prozent der Exporterlöse) beschränkt hat, hinkt.

Perus Zahlungen decken nicht einmal mehr die Zinsen für seine Verbindlichkeiten, so daß Banken ihre Forderungen als notleidend ansehen müssen. Im Falle Nigerias dürften die Zinsforderungen dagegen in jedem Falle gedeckt sein. Es bleibt jedoch die Befürchtung, daß Nigeria einen weiteren Präzedenzfall für die viel höher verschuldeten süd- und mittelamerikanischen Staaten schafft.

Im übrigen hat Nigeria immer noch die Alternative, die Verhandlungen mit dem IWF wiederaufzunehmen, mit diesem zu einer Einigung zu gelangen und damit die von den Gläubigern geforderte Bedingung für eine Umschuldung zu erfüllen – ein Pokerspiel, das an die Grenze des Erträglichen geht, aber sie nicht unbedingt überschreitet.

Auf jeden Fall kostet das alles Zeit, und mit Zeit hat Nigeria viel gewonnen. Nigerias Problem ist nicht die Höhe der Schulden, sondern ihre ungünstige Struktur: der hohe Anteil kurzfristiger Verbindlichkeiten. Ende 1984 sind von den Handelsrückständen nur 1,6 Milliarden Dollar durch Schuldverschreibungen mit 10prozentiger Verzinsung ersetzt worden. Von ihrer Gesamthöhe – von den Banken auf 7 Milliarden geschätzt – will die nigerianische Regierung nur etwas über die Hälfte anerkennen.

Aktienkurse auf Berg- und Talfahrt

Bei großen Anlagekäufen zugleich kräftige Gewinnmitnahmen

DW. – Zum Wochenbeginn setzte sich das Kursfeuerwerk an den Aktienmärkten fort. „Aufträge – jede Menge, auf beiden Seiten", hieß es am Montag auf dem Börsenparkett. In- und ausländische Auftraggeber setzten ihre Anlagekäufe fort, wobei nur wenig differenziert wurde. Zugleich aber wurden in erheblichem Umfang Gewinne sichergestellt. Damit kehrte die kurzfristige Spekulation den zunächst starken Aufwärtstrend der Kurse begrenzt ins Gegenteil um. Die Notierungen bröckelten im Verlauf großenteils wieder ab.

Die anfänglich haussierenden Großchemiepapiere bröckelten im Verlauf ab, zum Teil über die Freitagschlußkurse hinaus. Im Autobereich blieben die Tagesgewinne groß, obgleich die Notierungen auch hier in der zweiten Stunde nachgaben. Offensichtlich ist die Furcht nur gering, daß die „Glücklichen", die zum Kurs von 1120 DM Daimler-Benz-Aktien aus dem Flick-Besitz bekommen, mit Verkäufen auf die Kurse drücken könnten. Jedenfalls überstiegen Daimler-Benz am Montag deutlich die 1300-DM-Marke. Gedämpfter die Gewinne bei den Bankaktien, bei Deutscher Bank sogar eine Abschwächung. Kleine Gewinne gab es bei Elektropapieren. Im Technologiesektor zogen PKI als Rakete nach oben davon. Am Stahlmarkt ragten Hoesch heraus.

Frankfurt: Schiess zogen um 20 DM und Varta um 10,50 DM an. Buderus erholten sich um 20 DM und Hochtief um 15 DM. Badenwerk verteuerten sich um 14 DM und Hartmann + Braun gewannen 40 DM. Linde stockten um 41 DM und Rosenthal um 11 DM auf. Henniger verloren 8 DM und IWKA und Riedel de Haen je 13 DM.

Düsseldorf: AEG-Kabel verteuerten sich um 7 DM, Balcke Dürr um 15 DM und Bilfinger um 5 DM. Conc. Chemie verbesserten sich um 15 DM, Dyckerhoff Vz. um 8 DM und Ford um 40 DM. Heinrich gewannen 20 DM. Küppersbusch verminderten um 5 DM. Rhenag stockten um 12 DM auf. Bei den Versicherungen erhöhten Colonia um 35 DM und Nordstern versteuerten sich um 100 DM.

Hamburg: Beiersdorf wurden um 5 DM höher, Bremer Vulkan um 3 DM und Phoenix Gummi um 2 DM fester umgesetzt. Hapag Lloyd lagen bei 142,50 um 1 DM und HEW bei 117,50 DM um 1,50 DM leichter. Holsten Brauerei stiegen weiter um 4 DM. Vereins- und Westbank gingen zu 435 DM (plus 7 DM) aus dem Markt.

Berlin: Berthold zogen um 24 DM und Bergmann um 8 DM an. Berliner Kindl verbesserten sich um 3,50 DM, Herlitz St., Orenstein und Schering um je 3 DM und Berliner Bank um 1 DM. DeTeWE schwächten sich um 13 DM ab. Berliner Elektro gaben um 4,50 DM und DUB-Schultheiss um 1 DM nach.

München: Wegen Feiertag geschlossen.

Stuttgart: Wegen Feiertag geschlossen.

Nachbörse: weiter freundlich

WELT-Aktienindex: 289,91 (286,55)
WELT-Umsatzindex: 8822 (8240)

Fortlaufende Notierungen und Umsätze

Düsseldorf | Frankfurt | Hamburg | München | Aktien-Umsätze

[illegible]

Inland

[illegible]

Freiverkehr

[illegible]

Ungeregelt. Freiverkehr

[illegible]

Unnotierte Werte

[illegible]

Ausland in DM

[illegible]

Ausland

Amsterdam

[illegible]

Brüssel

[illegible]

Hongkong

[illegible]

Kopenhagen

[illegible]

London

[illegible]

Luxemburg

[illegible]

Madrid

[illegible]

Mailand

[illegible]

New York

[illegible]

Paris

[illegible]

Johannesburg

[illegible]

Stockholm

[illegible]

Singapur

[illegible]

Sydney

[illegible]

Oslo

[illegible]

Tokio

	6.1.	3.1.
Daiwa House	890	Börse geschlossen
Eisai	1330	
Fuji Bank	1540	
Fuji Photo	2050	
Hitachi	770	
Honda	1200	
Ikegai Iron	352	
Kansai El. P.	2050	
Kao Soap	990	
Kirin Brewery	742	
Komatsu	516	
Kubota Iron	359	
Matsushita El. Ind.	1280	
Matsushita El. Wks.	875	
Mitsubishi El.	341	
Mitsubishi H. I.	372	
Nikko Sec.	724	

Toronto

	6.1.	3.1.
Lac Minerals	34,625	36,625
Massey Ferguson	3	3
Moore Corp.	27,625	27,75
Noranda Mines	15,5	15,5
Norcen Energy Res.	16,5	16,5
Northgate Expl.	4,95	4,9
Northern Telecom.	44,5	46,75
Nova An Alberta 'A'	7,125	7,25
Nu West Group	–	0,41
Oakwood Petrol	–	6
Placer Development	23,875	23,625
Provigo Inc.	16,25	16,25
Ranger Oil	4,9	4,95
Revenue Properties	–	2,05
Rio Algom	–	22,25
Royal Bk. of Can.	33,25	33,625
Seagram	65,5	65,75

Wien

[illegible]

Zürich

	6.1.	3.1.
Sandoz Inh.	12000	11700
Sandoz Part.	1860	1850
Ad. A. Saurer	208	210
Schw. Bankges.	5410	5425
Schw. Bankverein	598	600
Schw. Kredit. A. Inh.	3890	3835
Schw. Rückv. Inh.	–	14600
Schw. Volksb. Inh.	2600	2600
Sika -B-	4500	4500
Gebr. Sulzer Part.	490	490
Swissair	1860	1850
dgl. NA	1530	1540
Winterthur Inh.	6400	6400
Winterthur Part.	5275	5250
Zür. Vers. Inh.	6450	6500
Index: Schw. Kred.	522,20	518,60

Inlandszertifikate

[illegible]

Auslandszertifikate

[illegible]

Optionshandel

[illegible]

WELT-Aktien-Indices

Chemiewerte: 170,51 (169,19); Elektrowerte: 342,76 (341,52); Autowerte: 754,34 (726,74); Maschinenbau: 192,53 (188,57); Versorgungsaktien: 164,22 (158,22); Banken: 442,18 (436,56); Warenhäuser: 137,25 (138,17); Bauwirtschaft: 391,89 (387,72); Konsumgüterindustrie: 139,14 (136,72); Versicherung: 1558,69 (1588,29); Stahlpapiere: 177,52 (176,34)

Kursgewinner:

Schiess	145,00	+20,00	+16,0%
Gerling NA Kl.	630,00	+70,0	+12,5%
Wanderer	550,00	+50,00	+10,0%
Otavi	160,00	+14,00	+9,5%
Berthold	234,00	+19,00	+8,8%
Badenwk.	180,00	+14,00	+8,4%
Gerling NA Gr.	6500,00	+500,0	+8,3%
Bibl. Inst.	420,00	+30,00	+7,6%
Linde	659,00	+41,00	+6,6%
Grossmann	255,00	+15,00	+6,2%

Kursverlierer:

Allianz Vers.	2390,00	-120,0	-4,7%
Henninger Br.	161,00	-8,00	-4,7%
Strabag	171,00	-8,50	-4,7%
Hagen Batt.	161,00	-7,00	-4,1%
Langbein	111,50	-4,50	-3,8%
IWKA	351,00	-13,00	-3,7%
Flachglas	270,00	-10,00	-3,5%
Koepp	140,00	-5,00	-3,4%
Lahmeyer	425,00	-15,00	-3,4%
Dierig Hold.	172,00	-6,00	-3,3%

Junge Aktien

Berlin: Hermes 730,00 T, Köhlzer 2300,00 G, VAB 4100,00 T
Düsseldorf: BASF 277,00, Contigas 340,00, IWK –, Linde –, Metallges. –, Nixdorf 550,00, Schering 653,00, VEW 137,00
Frankfurt: Allweiler St. 279,00 G, Allweiler Vz. 215,00, BASF 275,00, Contigas –, Frankona –, IWK 320,00, Linde 642,00, Magdeburger Feuer 550,00, Magdeburger Feuer NA 1390,00 B, Mainkraft 620,00, Metallges. 350,00, Moto Meter 215,00 G, Nixdorf 568,00, Schering 640,00, VEW 137,00, Wibau –
Hamburg: Doag 351,00, Schering 648,00
München: Börse geschlossen
Bezugsrechte Frankfurt: Bay. Hypo 7,40, Machines Bull 2,30, Telefónica 0,25

Devisenmärkte

Nach der kräftigen Kurserholung vom vergangenen Freitag konnte sich der US-Dollar am 6. Januar zunächst weiter befestigen. Bei weitgehend ruhigem Geschäft streifte der Kurs am Vormittag 2,4785. Der amtliche Mittelkurs kam bei 2,4760 ohne Mitwirken der Bundesbank zustande. Am frühen Nachmittag jedoch zeigte sich zunehmend wieder Abgabebereitschaft, die sich verstärkte, als mit 2,4720 ein wichtiger Chartpunkt durchbrochen wurde. Niedrigste Tagesumsätze wurden knapp unter 2,46 getätigt. Das Englische Pfund gab erneut nach und kam mit 3,5460 zur amtlichen Notiz. Leicht schwächer wurden auch Schweizer Franken und Escudos gehandelt, während die übrigen amtlich notierten Währungen zumeist leichte Kursgewinne gegenüber der D-Mark verzeichneten. US-Dollar in: Amsterdam 2,787; Brüssel 50,5275, Paris 7,5865; Mailand –; Wien –; Zürich 2,0844; Ir. Pfund/DM 3,05; Pfund/Dollar 1,4322; Pfund/DM 3,546.

Devisen und Sorten

6.1.86	Frankf. Devisen Geld	Frankf. Devisen Brief	Wechs. Ank.-Kurs[4]	Frankf. Sorten* Ankauf	Frankf. Sorten* Verkauf
New York[1]	2,472	2,480	2,4553	2,41	2,51
London[2]	3,539	3,553	3,489	3,49	3,64
Dublin[2]	3,043	3,057	2,980	2,99	3,14
Montreal[1]	1,7545	1,7625	1,7371	1,70	1,80
Amsterd.	88,69	88,91	88,565	87,75	89,50
Zürich	118,69	118,89	118,73	117,50	120,25
Brüssel	4,888	4,908	4,833	4,73	4,93
Paris	32,545	32,705	31,94	31,75	33,50
Kopenh.	27,34	27,46	27,20	26,50	28,25
Oslo	32,49	32,61	31,885	31,50	33,25
Stockh.**	32,38	32,54	31,87	31,50	33,25
Mailand[3]**	1,464	1,474	1,4210	1,42	1,52
Wien	14,201	14,241	14,156	14,12	14,34
Madrid**	1,599	1,609	1,558	1,53	1,65
Lissabon**	1,547	1,567	1,478	1,10	1,90
Tokio	1,221	1,224	–	1,18	1,24
Helsinki	45,34	45,54	44,795	44,25	46,25
Buen.Air.	–	–	–	–	3,50
Rio	–	–	–	0,03	0,18
Athen* **	1,633	1,687	–	0,90	1,70
Frankl.	–	–	–	1,71	1,80
Sydney*	1,6785	1,6975	–	1,65	1,75
Johannbg.*	0,958	0,992	–	0,78	1,10
Hongkong *	31,56	31,84	–	30,00	36,00

Alles in Hundert; [1] 1 Dollar; [2] 1 Pfund; [3] 1000 Lire
[4] Kurse für Tratten 60 bis 90 Tage; * nicht amtlich notiert
** Einfuhr begrenzt gestattet.

Warenpreise – Termine

Fester schlossen am Freitag die Gold- und Silbernotierungen an der New Yorker Comex. Gut behaupten konnte sich Kupfer. Um das Limit höher notierte Kaffee, während Kakao schwächer aus dem Markt ging.

Getreide/Getreideprodukte

WEIZEN Chicago (c/bush)

	3.1.	2.1.
März	330,50	339,50
Mai	309,00	316,00

Öle, Fette, Tierprodukte

ERDNUSSÖL New York (c/lb) Südstaaten fob Werk

3.1.	2.1.
36,00	unerh.

Devisenterminmarkt

Um 1/16 Prozent nachgebende DM-Deports und befestigte Dollar-Deports führten am 6.1. am Terminmarkt zu einer Erweiterung der Dollar-Termin-Abschläge.

	1 Monat	3 Monate	6 Monate
Dollar/DM	0,84-0,74	2,08-1,98	4,12-3,92
Pfund/Dollar	0,46-0,44	1,32-1,29	2,58-2,53
Pfund/DM	2,90-1,50	6,80-5,40	12,7-11,5
FF/DM	27-11	74-58	156-128

Geldmarktsätze

Geldmarktsätze im Handel unter Banken am 6.1.: Tagesgeld 4,40-4,50 Prozent; Monatsgeld 4,65-4,75 Prozent; Dreimonatsgeld 4,60-4,70 Prozent. FIBOR 3 Mon. 4,75 Prozent, 6 Mon. 4,85 Prozent.
Privatdiskontsätze am 6.1.: 10 bis 29 Tage 3,55 G–3,40B Prozent; und 30 bis 90 Tage 3,55 G–3,40B Prozent. Diskontsatz der Bundesbank am 6.1.: 4 Prozent; Lombardsatz 5,5 Prozent.

Euro-Geldmarktsätze

Niedrigst- und Höchstkurse im Handel unter Banken am 6.1.; Redaktionsschluß 14.30 Uhr:

	US-$	DM	sfr.
1 Monat	8-8⅛	4½-4⅝	3⅞-4⅛
3 Monate	7⅞-8⅛	4½-4⅝	4-4⅛
6 Monate	7⅞-8⅛	4½-4⅝	4-4⅛
12 Monate	8-8⅛	4⅝-4¾	4⅛-4⅜

Mitgeteilt von: Deutsche Bank Compagnie Financière Luxembourg, Luxemburg

Ostmarkkurs am 6.1. (je 100 Mark Ost) – Berlin: Ankauf 18,00; Verkauf 21,00 DM West; Frankfurt: Ankauf 18,50; Verkauf 21,50 DM West.

Goldmünzen

In Frankfurt wurden am 6.1. folgende Goldmünzenpreise genannt (in DM):

Gesetzliche Zahlungsmittel*	Ankauf	Verkauf
20 US-Dollar	1278,00	1630,20
5 US-Dollar (Indian)**	775,00	936,25
5 US-Dollar (Liberty)	455,00	593,25
1 £ Sovereign alt	197,00	247,38
1 £ Sovereign Elizabeth II.	188,00	237,12
20 belgische Franken	145,50	192,89
10 Rubel Tscherwonez	205,50	258,78
2 südafrikanische Rand	188,25	227,15
Krüger Rand, neu	805,25	952,19
Maple Leaf	822,25	977,27
Platin Noble Man	875,50	1057,97
Außer Kurs gesetzte Münzen*		
20 Goldmark	217,25	274,17
20 schweiz. Franken „Vreneli"	172,75	225,44
20 franz. Franken „Napoléon"	152,50	202,35
100 österr. Kronen (Neuprägung)	761,50	951,95
20 österr. Kronen (Neuprägung)	155,25	197,51
10 österr. Kronen (Neuprägung)	79,25	107,45
4 österr. Dukaten (Neuprägung)	358,50	442,89
1 österr. Dukaten (Neuprägung)	85,25	117,71

*Verkauf inklusive 14 % Mehrwertsteuer
**Verkauf inklusive 7 % Mehrwertsteuer

Bundesschatzbriefe (Zinslauf vom 1. Jan. 1986 an, Zinsstaffel in Prozent jährlich, in Klammern Zwischenrenditen in Prozent für die jeweilige Besitzdauer): Ausgabe 1986/1 (Typ A) 4,00 (4,00) – 5,50 (4,73) – 6,00 (5,15) – 7,00 (5,56) – 7,50 (5,90) – 8,00 (6,20). Ausgabe 1986/2 (Typ B) 4,00 (4,00) – 5,50 (4,75) – 6,00 (5,16) – 7,00 (5,62) – 7,50 (5,97) – 8,00 (6,32) – 8,00 (6,56). Finanzierungsschätze des Bundes (Renditen in Prozent): 1 Jahr 4,20, 2 Jahre 5,05. Bundesobligationen (Ausgabebedingungen in Prozent): Zins 6,25, Kurs 100,30, Rendite 6,18.

Nullkupon-Anleihen (DM)

Deutsche Emittenten	Rückzahlung Preis	Datum	Kurs 6.1.86	Rendite in %
BW-Bank E.69	100,00	1.7.95	53,567	6,80
BW-Bank E.70	192,16	1.7.95	102,957	6,80
Berl. Bk. E.54	100,00	1.7.95	54,06	6,70
Berl. Bk. E.55	100,00	1.7.00	37,53	7,00
Commerzbank	100,00	22.5.95	55,56	6,46
Commerzbank	100,00	4.8.00	40,25	6,44
Deutsche Bk. $	287,00	23.1.95	121,00	9,98
DSL-Bank R.264	957,01	2.7.90	105,76	6,38
DSL-Bank R.265	100,00	2.7.90	75,73	6,38
DSL-Bank R.266	100,00	1.8.95	52,79	6,90
Fr. Hyp. KO 468	196,72	1.6.95	105,01	6,90
Hbg. Ldbk. A.2	100,00	15.8.96	48,75	7,01
Hess. Ldbk. 245	100,00	1.6.95	54,47	6,67
Hess. Ldbk. 246	100,00	1.6.00	38,24	6,90
Hess. Ldbk. 247	100,00	1.6.95	53,99	6,77
Hess. Ldbk. 248	100,00	1.7.05	26,60	7,05
Hess. Ldbk. 251	100,00	2.11.05	26,49	6,95
SGZ-Bank 060	100,00	12.6.95	54,00	6,75
WestLB 600	100,00	2.5.95	54,75	6,68
WestLB 601	100,00	2.5.00	38,60	6,88
WestLB 602	100,00	3.10.05	26,15	7,05
WestLB 500	126,56	16.2.89	108,30	5,23
WestLB 501	137,01	16.2.90	108,45	5,82
WestLB 503	115,76	3.10.88	101,30	5,00
WestLB 504	141,85	1.10.91	101,05	6,11
Emittenten (DM) Ausland				
Österreich	200,00	24.5.95	109,75	6,39
Österreich	294,12	24.5.00	111,50	6,91
Atl. Richfield	$ 100	4.2.92	147,80	11,12
Campbell Soup	$ 100	21.4.92	148,20	10,70
Prud Realty	$ 100	15.1.99	69,40	11,34
Emittenten (Dollar)				
Wells Fargo(AA)	100,00	4.2.88	77,00	13,00
Pepsi-Co. (AA)	100,00	4.2.92	57,50	9,45
Beatrice Foods	100,00	9.2.92	51,50	11,39
Xerox (AA)	400,00	11.2.92	55,75	9,95
Gulf Oil (AAA)	100,00	2.3.92	55,375	9,90
Gen. Elec.(AAA)	100,00	17.2.93	53,00	9,25
Caterp.Fin (AA)	100,00	11.2.94	44,00	10,59
Penney (A+)	100,00	17.2.94	46,375	9,86
Sears (AA)	100,00	27.5.94	44,875	9,94
Philip Morris/A	100,00	8.6.94	45,375	9,76
Gen. Elec (AAA)	100,00	4.5.95	44,125	9,38

Dollar-Anleihen

	3.1.	2.1.
11⅝ EEC 90	107,25	107,625
10⅝ EIB 95	106,375	106,25
11 dgl. 91	107,625	108,125
11⅛ dgl. 90	109,625	109,125
11⅝ dgl. 93	112,125	112,625
12 dgl. 95	113,75	114,125
12⅛ dgl. 90	111,75	112
12⅝ dgl. 94	117,125	117,5
13 dgl. 96	117	117,125
10⅝ Wld Bk 95	104,75	104,875

Lux. Franc Bonds

Rechnungs-Einheiten

Rentenkurse teilweise gedrückt

Der Rentenmarkt folgte am Montag nicht dem trotz Gewinnmitnahmen noch weitgehend höher notierenden Aktienmarkt. Allerdings hat das riesige Aktiengeschäft auch nicht alle Marktkräfte auf sich vereint. Vielmehr war auch das Geschäft in Festverzinslichen lebhaft. Dabei wurden im öffentlichen Bereich längerlaufende Titel stärker angeboten und gaben bis um einen halben Prozentpunkt nach, während Kurzläufer sich behaupten konnten. Auch DM-Auslandsanleihen waren eher angeboten und konnten sich überwiegend nur knapp behaupten.

F	3½ dgl. 84 o. O.	88,7	88,8
F	3½ Hanwa 84 m. O.	112G	113G
F	3½ dgl. 84 o. O.	91,25G	91,25G
F	7½ Jap. Synth. 82 m.O.	188G	180G
F	7½ dgl. 82 o. O.	100G	102G
F	5½ Jusco 83 m. O.	198	198G
F	5½ dgl. 83 o. O.	97,4	97,4G
F	3½ Kansai Paint 84 m.O.	128G	128G
F	3½ dgl. 84 o. O.	91,6G	91,8

8 Arab.Banking 85/95	102,5G	102,6
10½ Arl.Suand. 81/89	104,5	104,35
6½ Argentinien 78/88	97,25T	97,25
7½ dgl. 79/89	97,75	96,5
8½ Asiat.Entwbk78/88	99,65G	97,6G

8 dgl. 84/92	94T	94
8½ dgl. 84/92	97,75	97,25
7¾ Estel 73/88	103,5G	102,25
5½ Euratom 77/87	99,9	99,9T
7½ dgl. 85/95	102,9G	102,9G

Bundesanleihen

Bundesbahn

Bundespost

Länder – Städte

Sonderinstitute

Industrieanleihen

Optionsscheine

Währungsanleihen

Wandelanleihen

Optionsanleihen

Frankfurt

DM-Auslandsanleihen

Renditen und Preise von Pfandbriefen und KO

New Yorker Finanzmärkte

ECU-Tageswerte

SZR-Wert

Düsseldorf

DM-Auslandsanleihen

SKI / Österreichischer Doppelerfolg bei der Vier-Schanzen-Tournee – Deutsche Alpine in guter Form

Nervenstark zum Sieg geflogen: Ernst Vettori

DW. Bischofshofen

Der 22jährige Österreicher Ernst Vettori gewann gestern in Bischofshofen nicht nur das letzte Springen der 34. deutsch-österreichischen Vier-Schanzen-Tournee, er war vor seinem Landsmann Franz Neuländtner zugleich auch der Gewinner dieser Tournee. Das Springen in Bischofshofen, das wegen Schneetreibens verzögert wurde, bestimmte Vettori so nervenstark wie niemals zuvor in einem Wettbewerb.

Andere ehemalige große österreichische Skispringer staunten darüber:

Hubert Neuper: „Das war ein großer Turniersieg für Vettori. Am meisten hat mir heute sein stilistisch einwandfreies Springen imponiert."

Der frühere Olympiasieger Toni Innauer: „Das Verblüffende für mich war, daß Ernst Vettori schon in Innsbruck, beim dritten Wettbewerb dieser Tournee, die Nervenstärke hatte, um sich ganz weit vorn zu placieren, und damit die Plattform für diesen überragenden Sieg schuf."

Der ehemalige Skiflug-Weltmeister Armin Kogler: „Im Grunde war für Vettori der zweite Sprung immer ein großes mentales Problem, da versagte er sehr oft." Cheftrainer Paul Gansenhuber widersprach dem: „Nein, das stimmt nicht. Das hat man in der Öffentlichkeit Vettori nur immer versucht einzureden, und er hat wohl mitunter auch daran geglaubt. Ich bin froh, daß er diese Angst, die er gar nicht hatte, endlich abgelegt hat."

Vettori vor Neuländtner und dem Norweger Berg, so war das Ergebnis des letzten Springens gestern in Bischofshofen, nachdem der junge Finne Pekka Soursa vor einer Woche in Oberstdorf mit einem Sieg diese Vier-Schanzen-Tournee begonnen hatte. Es folgte am Neujahrstag in Garmisch-Partenkirchen ein Triumph des früheren Skiflug-Weltrekordlers Pavel Ploc aus der Tschechoslowakei, dem sich ein Erfolg des Finnen Jari Puikkonen am Berg Isel in Innsbruck anschloß.

In Innsbruck hatte Wolfgang Steiert aus Hinterzarten noch den achten Rang belegt und sich in der Gesamtwertung auf den sechsten Platz verbessert. In Bischofshofen aber stürzte Steiert im Finaldurchgang und wurde in der Gesamtwertung der Tournee mit 736 Punkten nur Dreizehnter.

Bisher schwärmte Ernt Vettori immer von der Junioren-Weltmeisterschaft 1982 in Murau, die er gewonnen hatte – bis zum gestrigen Tag. 22 Jahre alt ist der Österreicher jetzt, der aus einer überaus sportlichen Familie kommt. Sein Bruder ist nordischer Kombinierer und seine Schwester Ski-Langläuferin. Vater Wilfried Vettori ist Vize-Leutnant im österreichischen Bundesheer, war selbst aktiver Langläufer, nordischer Kombinierer und auch Biathlonkämpfer.

Ernst Vettori, der zum ersten Mal im Alter von acht Jahren daheim in Absam im Tirol von einer Schanze absprang, sollte eigentlich schon im Winter 1984 die große österreichische Springer-Tradition fortsetzen. Doch Vettori konnte sich bei den Olympischen Winterspielen in Sarajevo nicht ein einziges Mal in der Spitzengruppe placieren – nicht auf der Normalschanze und auch nicht auf der großen.

Nun gehört Ernst Vettori endgültig zur absoluten Weltspitze der Skispringer. Der Weg dorthin war fast typisch österreichisch. Vettori kam ins Ski-Gymnasium nach Stams, schloß nebenbei die Handelsschule in Stams ab, ist Büro- und Industriekaufmann und möchte nach Abschluß seiner sportlichen Laufbahn im Bankfach arbeiten.

Wasmeier Zweiter: „So schlecht bin ich nicht"

BROCKMANN/DW. Wien

Überaus erfolgreich starteten die alpinen Skiläufer des Deutschen Ski-Verbandes (DSV) in das neue Jahr. Beim Parallel-Slalom in Wien, der nicht für den Weltcup, aber für die Nationen-Wertung in Frage kommt, wurde Weltmeister Markus Wasmeier hinter dem Italiener Ivano Edalini Zweiter. Beim Weltcup-Riesentorlauf in Maribor (Jugoslawien) belegten Marina Kiehl (München), Michaela Gerg (Lenggries) und Traudl Hächer (Schleching) in dieser Reihenfolge die Plätze drei bis fünf hinter der siegenden Schweizerin Vreni Schneider und deren Teamkollegin Michela Figini, die Zweite geworden war.

Er jubelte im Ziel: „Das gibt endlich wieder Selbstbewußtsein für die nächsten Rennen. So schlecht bin ich also gar nicht." Er hatte den Sieger, den Italiener Ivano Edalini, auf seine Schultern genommen und ihn bei den Interviews immer quer durch den Zielraum getragen, übermütig und selbstsicher zugleich. Markus Wasmeier, der 22jährige Riesenslalom-Weltmeister vom Schliersee, war schließlich beim Parallel-Slalom in Wien vor 8000 Zuschauern im Finale hinter dem 25jährigen Italiener Ivano Edalini überraschend Zweiter geworden. Den dritten Platz belegte der Österreicher Anton Steiner.

Auf der hervorragend präparierten Piste, die eine Höhendifferenz von 80 Metern aufwies und mit 23 Toren recht eng ausgesteckt war (Karl Schranz: „Eine fantastische Sache, so etwas in einer Großstadt zu veranstalten"), vollzog sich Wasmeiers Weg ins Finale so:

In der ersten Runde setzte er sich gegen den österreichischen Abfahrts-Spezialisten Erwin Resch, dann gegen den zur Zeit besten Slalomläufer der Welt, den erst 19jährigen Jugoslawen Rok Petrovic (gestürzt), und auch gegen den Schweizer Doppel-Weltmeister Pirmin Zurbriggen (an einem Tor eingefädelt) durch. Im Halbfinale war dann der Italiener Tonazzi kein echter Prüfstein für Wasmeier.

Im Finale, das in zwei Läufen ausgefahren wurde, mußte Wasmeier gegen den Italiener Ivano Edalini antreten. Der Italiener siegte im ersten Durchgang mit dem minimalen Vorsprung von 0,113 Sekunden. Edalini: „Da war ich mir schon sicher, daß ich der erste Sieger von Wien sein werde. Denn das reichte. Der Hang war ziemlich eng gesteckt, und das kam mir, dem Slalom-Spezialisten, gegenüber Wasmeier entgegen."

Und Wasmeier? Der behauptete noch vor dem entscheidenden letzten Lauf: „Ich habe noch eine gute Chance," um dann mit einem seiner beiden Stöcke gleich am Start hängenzubleiben. Damit war die Chance vertan. Edalini siegte, Wasmeier wurde Zweiter. Aber er jubelte: „Das war riesig, und ein solcher Parallel-Slalom in der Großstadt war eine große Attraktion fürs Publikum."

Nur ein Schweizer Duo stand beim 3. Weltcup-Riesenslalom im jugoslawischen Maribor dem deutschen *Mädchen-Trio vor der Sonne. Hinter* Vreni Schneider und Weltcup-Titelverteidigerin Michela Figini landeten die deutschen Läuferinnen Marina Kiehl, Michaela Gerg und Traudl Hächer auf den Plätzen drei bis fünf.

„Ich hatte nach dem Sturz, der hier im Vorjahr meine Pechsträhne einläutete, einfach zu viele Hemmungen, um im zweiten Durchgang richtig zu attackieren," meinte Marina Kiehl, die im abschließenden Durchgang dennoch die zweitbeste Zeit erzielte. Michaela Gerg fuhr im zweiten Lauf noch verhaltener, aber sie hat endlich die 90 Punkte geschafft, die ihr in jeder Disziplin nun einen guten Startplatz garantieren.

STAND ● PUNKT / *Kämpferisch*

Er wußte, daß er bereits geschlagen war, und hat dennoch schon auf dem Hang gejubelt. Zweiter, nach einer langen Durststrecke – für Markus Wasmeier begann das neue Jahr schließlich so, wie er es erhofft hatte.

Als Überraschungs-Weltmeister von Bormio im Riesentorlauf war der junge Mann vom Schliersee in diese Skisaison gestartet, mit viel Vorschußlorbeeren und mit gehöriger Verspätung, weil ihn eine Verletzung zur Pause zwang. Als es dann endlich auch für ihn losging, klappte nichts mehr so recht, vor allem nicht in den technischen Disziplinen *Riesentorlauf und* Spezialslalom. Gerade in diesen Disziplinen wollte er die Grundlagen legen.

Doch Markus Wasmeier gehört nicht zu denen, die aufgeben und meinen, das Schicksal habe es so gewollt: einmal Mittelmaß, immer Mittelmaß. Wasmeier bäumte sich dagegen auf. Sein zweiter Platz im Parallelslalom von Wien, eine Disziplin, die weiß Gott nicht seine Spezialität ist und bei der man im Kampf Mann gegen Mann Nervenstärke beweisen muß, zeigte ganz klar, was Markus Wasmeier wirklich kann.

K. Bl.

Boris und der Karo-Bube

dpa, Berlin

Boris Becker hat am Sonntag nachmittag 13,05 Millionen Tennisfans vor den deutschen Fernsehschirmen vereint. Beim Final-Erfolg des deutschen Wimbledon-Siegers im *Young-Masters-Turnier* gegen den Schweden Mats Wilander in Berlin hatten 34 Prozent aller Haushalte eingeschaltet. Nur Unterhaltungssendungen wie „Schwarzwaldklinik" (63), „Rudis Tagesshow" (49), „Bravo, Catrin" (42) und „Lindenstraße" (36) zogen mehr.

Vom Fernsehrekord für Tennisspiele war das Becker-Finale allerdings noch weit entfernt: Das entscheidende Einzel im Davis-Cup zwischen Michael Westphal (Neuss) und dem Schweden Stefan Edberg in München am 22. Dezember verfolgten 20,3 Millionen Zuschauer in 49 Prozent der Haushalte.

Die amerikanische Werbeagentur McCormack möchte diese Turniere nun in den nächsten Jahren fortsetzen, in deutschen Städten – und nach Möglichkeit mit Boris Becker. Denn Becker, das ist nicht nur der exzellente Tennisspieler, das ist auch ein 18jähriger auf der Suche nach seiner Persönlichkeit.

Der Amerikaner John McEnroe ist ein lebender Vulkan, dessen Schimpfwort-Ausbrüche bei Gegnern und Schiedsrichtern auf allen Tennisplätzen der Welt gefürchtet sind. McEnroe – der Flegel. Den Schweden Björn Borg umgab ein Schutzschild frostiger Kühle. Borg – der „Eis-Borg". Irgendwo dazwischen, so möchte es Trainer Günter Bosch, soll der 18jährige Boris Bekker seine Identität, seine Persönlichkeit als Erwachsener suchen und finden.

Erste Erfolge von Bosch, die noch nicht in sich gefestigte Gefühlswelt seines Schützlings wenigstens an ihren schroffsten Kanten abzurunden, zeigten sich beim triumphalen Berliner *Young-Masters-Finalsieg* über Wilander. Der „alte" und der „neue" Becker fochten einen erbitterten Kampf untereinander aus – und der „neue" Becker gewann. Das war sein Glück.

Die Schlüsselszene spielte im zweiten Satz, der lange auf der Kippe stand: Der englische Schiedsrichter George Grime, ein Zahnarzt der Royal Air Force, sagte in seinem hinreißend gehauchten Deutsch: „Derbaallllwaaahr – auus." Boris Becker *stampfte mit dem Fuß, setzte* sein „Das-kann-doch-nicht-wahr-sein-Gesicht" auf und warf einen flehenden, sehr leidenden Blick zu den hinter Scheinwerfern unter der Hallendecke verborgenen Tennis-Göttern. Die aber schmetterten keinen Blitz auf den wie sie überhöht thronenden Doktor herab.

Drei Ballwechsel später flog Wilanders Return zwei Meter weit ins Aus. Becker, der „alte" Becker, ging zwei Schritte auf Mister Grime zu und blickte ihn so provozierend an, daß dieser glatt mausetot vom Stuhl gefallen wäre, hätte er nicht gerade zufällig für einen Moment die Augen geschlossen. Das war wiederum dessen Glück.

Wieder drei Ballwechsel später: Aufschlag Becker. Es zischt am Netz, der Luftzug oder ein abstehendes Filzhärchen am Ball, egal, jedenfalls knallt ein astreines As auf die Linie wie der Kreuz-Bube auf den Skat-Tisch. „Netz", schreit der Netzrichter und wandelt das As mit *diesem gemeinen Urteil* gegen den Willen des Volkes in eine Karo-Sieben um. Becker schnaubt wie weiland die laufende Lokomotive Emil Zatopek und ist schon in deren Tempo auf dem Weg zum Tatort.

Da geschieht es: Der „neue" Bekker tritt aus dem „alten" heraus wie das schlechte Gewissen aus der Fernseh-Hausfrau und spricht unhörbar zu sich: Vielleicht war ja wirklich nur der Ball zu flauschig gespült und streifte deshalb das Netz. Was kann der arme Netzrichter dafür. Laß ich ihn diesmal noch leben.

So muß es, nur so kann es gewe*sen sein. Denn der „neue" Becker* drehte auf dem Absatz um. In einem letzten Aufwallen schaffte es der „alte" Becker noch, eine verächtliche Handbewegung zustande zu bringen, dann erlahmte seine Kraft. Der „neue" spielte an seinem Schläger mit spitzen Fingernägeln noch ein bißchen den „Zupfgeigenhansel" und dann nur noch so lange Weltklasse-Tennis, bis der Schiedsrichter sagte: Spiel, Satz und Sieg – Bekker.

NACHRICHTEN

Abfahrt abgesagt

Garmisch (sid) – Die für kommenden Freitag geplante 6. Herren-Abfahrt in Garmisch wurde aus Schneemangel abgesagt. Der Super-Riesenslalom hingegen soll am Samstag stattfinden.

Starker Roßkopf

Mödling (sid) – Der 16jährige Frankfurter Tischtennisspieler Jörg Roßkopf erreichte beim europäischen „Top 12"-Turnier der Jugend in Mödling bei Wien den zweiten Platz. Es gewann Marinkewitsch (UdSSR).

Braun im Pech

La Paz (sid) – Der deutsche Radprofi Gregor Braun mußte in La Paz (Bolivien) einen erneuten Weltrekordversuch über eine Stunde absagen. Braun ist an einer Grippe erkrankt.

Hau auf Platz drei

In Salah (sid) – Nach der zweiten Etappe der Rallye Paris–Dakar über 297 Kilometer von El Golea nach In Salah in Algerien liegt in der Motorradklasse der deutsche BMW-Fahrer Eddy Hau auf Platz drei. Es führt der Belgier Huynen (Yamaha).

ZAHLEN

SKI ALPIN

Weltcup-Parallel-Slalom, Herren in Wien: 1. Edalini (Italien), 2. Wasmeier (Deutschland), 3. Steiner (Österreich), 4. Tonazzi (Italien), 5. Frommelt *(Liechtenstein), 6. Julen (Schweiz).*

HOCKEY

Vier-Länder-Turnier in Dubai, 3. und letzter Tag: Deutschland – England 3:3, Indien – Pakistan 2:2. – Ab*schlußtabelle*: 1. Indien 4:2, 2. Deutschland 4:2, 3. Pakistan 3:3, 4. England 1:5.

GEWINNZAHLEN

Auswahlwette „6 aus 45": 3, 10, 20, 25, 36, 45, Zusatzspiel: 24. – **Toto, Elferwette:** 1, 0, 0, 1, 0, 0, 1, 1, 2, 0, 2. – **Rennquintett:** Rennen A: 12, 5, 6. – Rennen B: 31, 35, 29. (Ohne Gewähr).

DIE WELT
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Herausgeber: Axel Springer †, Dr. Herbert Kremp

Chefredakteure: Peter Gillies und Manfred Schell

Stellvertretender Chefredakteur: Dr. Günter Zehm

Der Preis des Luftpostabonnements wird auf Anfrage mitgeteilt. Die Abonnementsgebühren sind im voraus zahlbar.

Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Abonnementsabbestellungen können nur zum Monatsende ausgesprochen werden und müssen bis zum 10. des laufenden Monats im Verlag schriftlich vorliegen.

Für unverlangt eingesandtes Material keine Gewähr.

Verlag: Axel Springer Verlag AG.

K. Scholder: „Die Kirchen und das Dritte Reich"

Schmerzliche Wahrheit

Der Tod des Tübinger Theologen und Kirchengeschichtlers Klaus Scholder im Frühjahr 1985 war mit Betroffenheit registriert worden: Die Fortführung seines Werks „Die Kirchen und das Dritte Reiche" schien gefährdet. Mit dem ersten Band „Vorgeschichte und Zeit der Illusionen 1918–1934" hatte der Autor weit über Fachkreise hinaus Beifall gefunden. Das umfangreiche Werk war ins Englische übersetzt worden.

War schon der Gedanke, die völlig verschiedenen Entwicklungen des Katholizismus im Deutschen Reich und des deutschen Protestantismus zeitparallel darzustellen, neu und originell (bisher gab es immer nur Schilderungen des einen oder des anderen), so war die Sorgfalt der Recherche, verbunden mit jedem Verzicht



auf Anklage oder Rechtfertigung, bisher einmalig. Dem Tübinger Gelehrten ging es um eine Darstellung von Vorgängen im Sinne der Forderung Rankes an die Geschichtsschreibung.

Drängenden Freunden hatte Scholder immer wieder gesagt, die Vorarbeiten für die Nachfolgebände seines 1977 mit dem ersten Band erschienenen Werks seien „weitgehend abgeschlossen". Jetzt liegt, mit Scholders Namen als dem des Verfassers, herausgegeben von seinen Mitarbeitern Gerhard Besier, Dieter Kleinmann und Jörg Thierfelder, der zweite Band mit dem Titel „Das Jahr der Ernüchterung 1934 – Barmen und Rom" vor.

Wie schon sein Vorgänger ist auch dieser Band alles andere als erbaulich, sondern eine schmerzliche Lektüre. Scholder macht deutlich, wie die große Mehrheit der deutschen Protestanten, welche der Weimarer Republik distanziert gegenüberstanden und den „nationalen Aufbruch" begrüßt hatten, gegenüber dem zur Staatspartei gewordenen Nationalsozialismus mehr als hilflos waren. Dem Gleichschaltungsanspruch der totalitären Partei hatten sie anfänglich nichts entgegenzusetzen.

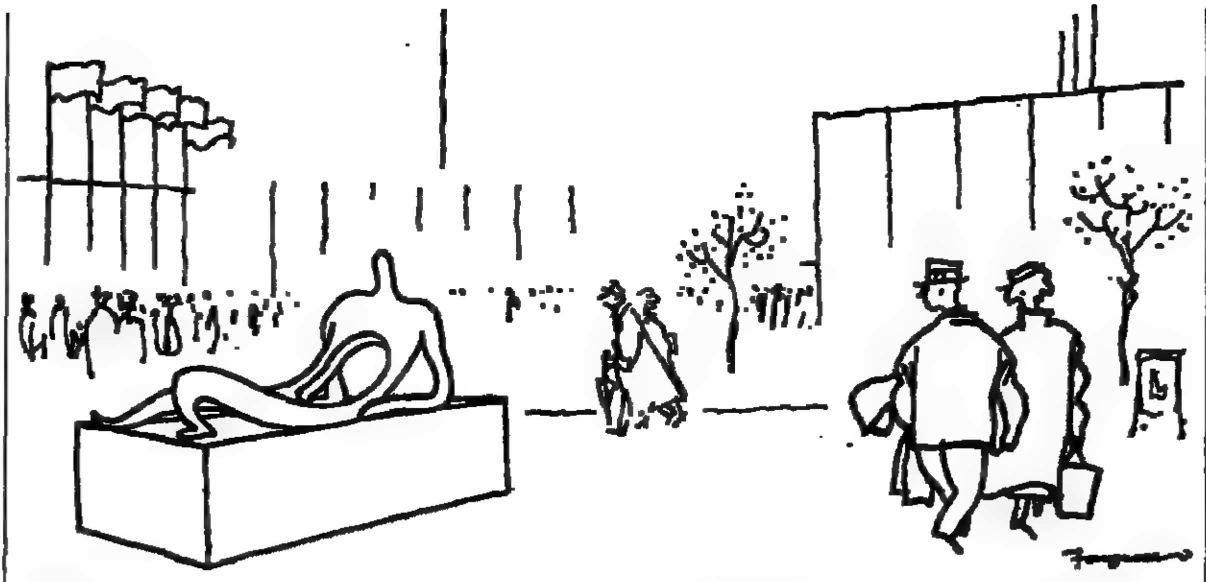
In die ersten beiden Herrschaftsjahre Hitlers fallen die letztlich vergeblichen Versuche der Deutschen Christen, der „SA Jesu Christi", mit ihrer Version eines nationalsozialistischen Christentums die Führungspositionen im deutschen Protestantismus zu erobern. In diese Zeit fallen auch die ersten Anzeichen des innerkirchlichen Widerstands gegen die Ansprüche des Partei-Senats und schließlich die Synoden von Barmen und Dahlem mit dem Versuch einer Abgrenzung. Auch vielen gutwilligen, national gesinnten Kräften in Kirchenleitungen und Pfarrerschaft wurde nun schmerzlich klar, daß an das Wiederaufleben eines Modus vivendi zwischen Staat und Kirche wie vor 1918 nicht mehr zu denken war.

Ähnlich positiv hatte auch, aus einer ganz anderen Lage heraus, der Katholizismus in Deutschland die Machtergreifung Hitlers zuerst gesehen. Bis 1918 in einer eher diskriminierten Situation, hatte er sich – im Gegensatz zum Protestantismus – in der Zentrumspartei eine politische Vertretung geschaffen und den Weimarer Staat verantwortlich mitgetragen. Scholder schildert, wie die anfänglich starken (und berechtigten) Vorbehalte des Klerus gegen die Partei zurückgenommen wurden, wie alles getan wurde, um mit der neuen Staatsführung zu einem guten Verhältnis und zum angestrebten Konkordat als einer Regelung zu kommen. Hatte der Katholik Hitler – der bis zu seinem Ende mit der Kirche offiziell nicht brach – nicht immer wieder die sittlichen Werte des Glaubens betont? Auch hier war das Erwachen, die Erkenntnis des aggressiven Totalitätsanspruchs des Parteistaats, schmerzlich. Und dennoch gab es, wie auch im protestantischen Raum, immer noch Optimisten...

Nach seiner Devise „Die Wahrheit mag für die Kriche schmerzlich sein, schmerzlicher noch ist die Unwahrheit" zeichnet Scholder auf der Grundlage von Dokumenten nüchtern-akribisch und doch spannend jene Zeit der Irrungen, der Täuschungen und der Selbstbesinnung. Dieser Denkweise sind auch seine Mitarbeiter verpflichtet, welche in drei weiteren Bänden das Werk bis zur Gründung der beiden deutschen Teilstaaten fortführen werden.

HENK OHNESORGE

Klaus Scholder, „Die Kirchen und das Dritte Reich", Band 2: Das Jahr der Ernüchterung 1934 – Barmen und Rom, Siedler Verlag, Berlin, 476 S., 58 Mark



„Da fällt mir ein, Liebling, hast du an unsere Sandwiches gedacht?" Zeichnung von Fougasse aus dem „Punch" vom Juni 1951 FOTO: DIE WELT

„Die entwaffnete Karikatur" im Mönchengladbacher Museum Abteiberg

Wer lacht hier über die Avantgarde?

Anch'io sono pittore" (Auch ich bin Maler) soll Correggio angesichts der Bilder von Raffael gesagt haben. Der Karikaturist Paul Flora hat diese Anekdote in einem Fries aufgenommen. Er zeichnete eine lange Reihe von Malern in den unterschiedlichsten Stilformen von realistisch bis fast abstrakt und drückte jedem ein Schild mit dem Ausspruch Correggios in die Hand.

Das ist eine der wenigen Karikaturen, die Verständnis für die moderne Kunst zeigen. In aller Regel spotten die Karikaturisten über die Avantgarde. Umgekehrt ist die Karikatur in den Augen der Anhänger der zeitgenössischen Kunst also reaktionär. Dieser Sachverhalt inspirierte das Museum Abteiberg in Mönchengladbach zu der Ausstellung „Die entwaffnete Karikatur" mit dem recht seltsamen Untertitel „Über die Vergeblichkeit, moderne Kunst zu karikieren". Der Ausgangspunkt ist also ein doppeltes Mißverständnis: über das Wesen der Karikatur und über ihre Wirkung.

Gezeigt werden in der großen Wechselausstellungshalle in einem schmalen Gang eine Fülle von Karikaturen in Fotokopien als langgestreckte Wandzeitungen. Eine knappe Überschrift weist darauf hin, daß man jeweils die Witzzeichnungen gegen die Abstrakten, gegen eine Bildhauerei im Stile Henry Moores usw. zusammengefaßt hat. Auf alle weiteren Erläuterungen wurde verzichtet. Die Karikaturen und ihre Texte sollen gegen sich selber sprechen. Vor allem, weil im Hauptraum noch ein paar besondere Kunstwerke – von Picasso, Mondrian, Tinguely, Warhol usw. – versammelt wurden. Aber das eine hat mit dem anderen nur sehr wenig zu tun.

Die Karikaturisten entwerfen von sich gern das Selbstporträt einer progressiven Minderheit, die für das ficht, was erst morgen als richtig erkannt und anerkannt wird. Aber dieses Bild ist falsch – bei der Kunstkarikatur wie bei der politischen oder gesellschaftlichen Karikatur.

Die Karikaturisten schwören meist auf die Ideale von heute und gestern – auch und gerade in der Politik. Das läßt sich am Beispiel Daumiers nachprüfen, der für die Prinzipien der Französischen Revolution eintrat und nicht für ein zweites Kaiserreich oder eine dritte Republik. Auch Modekarikaturen plädieren gewöhnlich für die gewohnte Kleidung und nicht für das Neue. Musikerkarikaturen mokieren sich zu jeder Zeit über die Neutöner, die Karikaturen gegen Wagner füllen ganze Bände. Nicht anders sieht es mit Spottzeichnungen zum technischen Fortschritt aus, die das Altbewährte gegen das Neue ausspielen. Eisenbahnen, Autos, Flugmaschinen sind da allemal das Werk von Spinnern, die die Gesetze der Mechanik nicht begriffen haben. Warum sollte also die Karikatur über die Kunst eine Ausnahme sein?

Da die Karikatur wirken will, ist sie auf die Massenmedien und damit auf einen gewissen Konsens angewiesen. Sie muß „mehrheitsfähig" sein. Die Kunstavantgarde und selbst die moderne Kunst sind das nicht. Deshalb lästern die Karikaturisten stets über die Modernisten. Sie gehen von einer Vorstellung über das „Schöne" aus, die die Mehrheit der Bürger teilt. Das war im 19. Jahrhundert so, als der „Salon" regelmäßig karikiert wurde, und daran hat sich in unserem Jahrhundert im Zeichen der Abstraktion nichts geändert.

Dazu kommt noch eine stilistische Eigentümlichkeit. Die Karikatur muß sich konventioneller Darstellungsmittel bedienen, wenn sie verstanden werden will. Abstrakte Karikaturen kann es nicht geben. Die Karikaturisten dürfen also gar nicht „avantgardistisch" sein – und selbst Künstler wie Lyonel Feininger oder Ad Reinhardt waren es als Karikaturisten nicht. Damit entfällt auch die Behauptung „über die Vergeblichkeit, moderne Kunst zu karikieren", denn die Karikatur überzeugt nicht (und bekehren will sie schon gar nicht). Sie löst nur das zustimmende Gelächter jener aus, die sich mit ihrem (Vor-) Urteil im Schutze der Mehrheit sicher fühlen. Vielleicht steht das ja alles auch im Katalog – nur liegt der leider bis heute noch nicht vor.

PETER DITTMAR

Bis 2. Febr.; Hannover: 27. April bis 17. Juni; Katalog ca. 25 Mark

Zum Tode des Erzählers Christopher Isherwood

„Ich bin eine Kamera"

Er wollte seinen engen Freund und Mitstreiter aus bewegten Studienzeiten an der englischen Elite-Universität in Cambridge bzw. Oxford, den Dichter W. H. Auden, der sich 1929 in Berlin aufhielt, eigentlich nur kurz besuchen – dann aber blieb er beinahe vier Jahre in der Reichshauptstadt. Die literarische Frucht kennen wir hierzulande, wenn auch vielleicht erst nach einem Umweg über andere Medien: Die beiden Bücher „Leb wohl, Berlin" (1939) und „Mr. Norris steigt um" (1935) lieferten den Stoff für das Bühnenstück und spätere Film-Musical „Cabaret", in dem Liza Minelli Triumphe feierte.

Viel mehr weiß der deutsche Durchschnittsleser kaum von dem britischen Schriftsteller Christopher Isherwood, der jetzt 81jährig im kalifornischen Santa Monica gestorben ist. Allenfalls noch, daß er mit Auden, Stephen Spender und Louis MacNeice in den 30er Jahren zu den „rosa" angehauchten Intellektuellen der Dekade zählte, die eine ganze Generation von Schreibern beeinflußten. Sein Flirt mit dem Marxismus endete jedoch abrupt durch bittere Erfahrungen im spanischen Bürgerkrieg.

An seinen Berlin-Romanen wird gerühmt, daß sie ein fotografisch exaktes Bild der Zustände vor der Machtergreifung zeichnen, was gewiß in der Absicht des Autors lag. Der zweite Absatz in „Goodbye to Berlin" beginnt mit den Worten: „Ich bin eine Kamera".

Dem Zweiten Weltkrieg entging Isherwood durch die Emigration nach Amerika, und als er nach Kriegsende beschloß, in Kalifornien zu bleiben, weckte er den Unwillen seiner Landsleute. Trotzdem lasen sie ihn weiter, obwohl sie merkten, daß die gestochenen Beobachtungen seiner Berliner Zeit allmählich wolkigen, weltanschaulichen und mystischen Spekulationen wichen; immerhin verstand es Isherwood, sie in ein unterhaltsames Gewand zu kleiden.

Außerdem merkte man, daß er stets aus einem ganz persönlichen Inneren schrieb, Züge seiner Biographie offenlegte. So machte er nie ein Hehl aus seiner Homosexualität. Daß er es nicht schon früher, sondern erst in der Reife seines Lebens enthüllt hat, erklärte er in seinen 1976 erschienenen Erinnerungen so: „Damals hielt ich mich damit zurück, weil es Angehörige meiner Familie erregt hätte und für mich peinlich gewesen wäre und – wichtiger noch – peinlich für die verschiedenen Menschen, mit denen ich jeweils zusammenlebte." Den tiefsten Einblick in diesen Teil seiner Existenz gewinnt man in dem Roman „A Single Man" (1964), den der Autor für seinen bedeutsamsten überhaupt hielt.

Eine Essenz seines Lebens- und Weltverständnisses gab Christopher Isherwood in dem Roman „Treffen am Fluß" (Deutsch 1980), der an die Grundkonstellation von Hermann Hesses „Narziß und Goldmund" erinnert, in der Durchführung jedoch nahe am zeitgeschichtlich-politischen Kontext haftet. Es geht darin um die Verlockungen fernöstlicher Heilslehren – lange schon, bevor die Welle indischer Guru-Lehren auf Westeuropa übergriff.

Der Schriftsteller zieht das Fazit: Tabus umgeben unsere Vorstellung von Brüderlichkeit; man wird ermutigt, seinen Bruder zu lieben, „aber nur bis an die Grenzen, die sie gesetzt haben – darüber hinaus ist es eine Todsünde ... Was ich will, das ist ein Leben jenseits solcher Tabus."

In seinem wechselvollen Privatleben hat Isherwood verwirklicht, was er dachte und empfand. In seinem Werk hat er es in fortgeschrittenem Alter verraten. Er war mit taktischer Vorsicht konsequent, also rücksichtsvoll gegenüber anderen. Und er war in seinen Romanen, seinen Essays und Gedichten ein Beherrscher der Sprache. Das ist schon viel für einen Schriftsteller jeglicher Herkunft.

ALFRED STARKMANN



Christopher Isherwood (1904–1986) FOTO: CAMERA PRESS

Meist herrscht das Gesetz des Stärkeren: Private Fernsehsender in Italien

Windelspots zerstören Fellini-Filme

Wissen Sie, warum die italienischen Fernsehprogramme zu den besten in Europa gehören?" fragte Antonio Marano, Direktor des Privatsenders REPE 55, und gab gleich selbst die Antwort: Weil die Konkurrenz das Handwerk belebt. Die Konkurrenz der drei Kanäle des öffentlichen Fernsehens RAI (Radio-Televisione-Italiana), das sind drei der zirka 550 Privatsender, von denen etwa 300 eigene Programme produzieren, die der Rest repetiert.

Jede Kleinstadt Italiens hat ihren Lokalsender, und in jeder größeren Stadt gibt es mindestens fünf, die sich um ihr täglich Brot, die Werbespots und um die Frequenzen im Äther reißen. Daß sie trotzdem mit- und nebeneinander existieren, ist ei-

Kulturwelt – ARD, 23.00 Uhr

nes der italienischen Geheimnisse, die man kaum erklären kann. Es sei denn mit der Gabe, nicht ganz klare Stellen im Gesetz mit Phantasie und Unternehmungsgeist auszufüllen. Im Gegensatz zu den Verhältnissen in der Bundesrepublik ist bis heute weder die Verteilung der Frequenzen amtlich festgelegt, noch wurde bisher eine klare Regelung der Rechte und Pflichten des öffentlichen wie des Privatfernsehens getroffen. So herrscht meist das Gesetz des Stärkeren, der die besseren Studios, Sendestationen und Anwälte besitzt, die ihn vor den ständigen Klagen der Konkurrenten beschützen. Und natürlich muß man sich neben immer besseren Werbespots auch ständig neue Programme einfallen lassen.

Reichten zunächst die Übertragung der örtlichen Fußballspiele und ein paar Lokalnachrichten, um die Einschaltquoten hochschnellen zu lassen, so bedurfte es schon bald originellerer Ideen. Sie reichten vom Hausfrauen-Striptease und Fernseh-Auktionen, bei dem die Zuschauer per Telefon ihre (meist sehr enttäuschenden) Käufe tätigten, bis zu Hardcore-Sendungen nach Mitternacht.

Eine von ihnen führte kürzlich zu einer Umfrage unter dem Privatfernseh-Publikum. Da hatten Karabinieri nachts um zwei Uhr im Studio von „Telepordenone" die Kassetten von Tinto Brass' „Miranda" beschlagnahmt, weil ein Zuschauer sich bei dem zuständigen Staatsanwalt beklagt hatte, der Film verletze das öffentliche Schamgefühl und sei eine Gefahr für Kinder. Der Direktor des Studios erklärte darauf: „Eltern, die ihre Kinder nach Mitternacht fernsehen lassen, sind gefährlicher als der härteste Porno."

Dann startete er eine Umfrage: 85 Prozent der Fernsehteilnehmer sprachen sich im Namen der Verfassung, die im Artikel 22 „freie Meinungsäußerung in jeglicher Form" garantiert, gegen Eingriffe in die Programme aus. Der Artikel stammt aus dem Jahre 1976, als in Italien der Boom des Privatfernsehens begann und das zwei Jahre vorher von dem illegalen Kabelfernsehen „Telebiella" in Piemont zum ersten Mal in Frage gestellt wurde, als das Monopol der RAI endgültig zerbrach.

Im allgemeinen Wettrennen, in das auch große Verleger wie Mondadori und Rizzoli mit eigenen Sendern eintraten, konnten bald viele kleine Lokalsender finanziell nicht mehr mithalten. So begann vor fünf Jahren mit dem mächtigsten aller Privatsender, „Canale cinque", eine neue Ära. Obwohl man offiziell nicht mehr als zwei Sender besitzen und nur lokal begrenzte Programme ausstrahlen darf, hatte der Mailänder Makler Silvio Berlusconi im ganzen Land kleine Sendestationen aufgekauft und unter dem Signum „Canale cinque" vereinigt. Mit den dazu erworbenen „Italia 1" und „REPE 4" senden sie landesweit Programme und sind längst zu ebenbürtigen Konkurrenten der vom Staat kontrollierten RAI geworden.

Silvio Berlusconi, im Volksmund „Sua Emittenza" (seine Ausstrahlung) genannt, kaufte nicht nur in Amerika die teuersten Filme und Serien ein und ließ per Satellit Direktsendungen aus anderen Kontinenten übertragen. Auch die beliebtesten Showmaster der RAI wurden einer nach dem anderen abgeworben und Varieté- und Quizprogramme mit einem Aufwand produziert, den das öffentliche Fernsehen sich nie erlaubt hat. Die lachenden Dritten in diesem Wettkampf sind natürlich die Fernseh-Abonnenten – sie zahlen nur für die RAI-Programme. Aber auch die wurden immer besser, die Ansagerinnen immer schöner und die Nachrichten, das letzte nationale Monopol, immer lebendiger.

Im vorigen Oktober wurde Italiens Privatfernsehzar Berlusconi von Präsident Mitterrand ermächtigt, mit dem französischen Kollegen Seydoux das Privatfernsehen mit dem Namen „Canal 5" in Frankreich einzuführen. Man raunt, jetzt denke er daran, auch Spanien und Deutschland zu erobern.

Nur ein Hindernis steht noch vor seinem unaufhaltsamen Aufstieg: die Werbung, die seine Programme finanziert und alle paar Minuten unterbricht. Fellini, der „Canale 5" verklagte, seine Filme mit Deodorants und Windelspots zu zerstören, hat seinen Prozeß verloren. Am 3. Januar sollte der Ministerrat mit einer neuen Fassung des „Dekret Berlusconi" endgültig die Werbezeit für das öffentliche wie für das Privatfernsehen regeln – und das heißt drastisch kürzen. Aber man kam zu keiner Einigung. So werden wohl weiter mitten im besten Film Pelze in Grönland und Whisky on the rocks in der Sahara präsentiert werden, und die kleinen Sender, die sich solch aufwendige Werbung nicht leisten können, werden allmählich auf der Strecke bleiben.

MONIKA v. ZITZEWITZ



Liefert sich mit der RAI einen scharfen Konkurrenzkampf: Silvio Berlusconi, Eigner der Privatsender „Canale Cinque" FOTO: ZOLTAN NAGY

KRITIK

Ein Zeuge der Versöhnung

Kurz vor Konrad Adenauers Tod im Jahre 1967 besuchte ihn der Nachfolger auf dem Kanzlerstuhl, Ludwig Erhard, um ihm zu sagen: „Jetzt ist alles vergeben und vergessen".

Was – das stand zur Debatte, als der 91jährige ehemalige Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium unter Erhard und spätere Bundesminister für besondere Aufgaben in Erhards Kanzleramt, Ludger Westrick, im Sonntagsgespräch (ZDF) seiner Gesprächspartnerin Fides Krause-Brewer Rede und Antwort stand. Westrick, loyal auch noch 20 Jahre nach seinem endgültigen Ausscheiden aus dem Staatsdienst, meinte, gescheitert sei Erhard auf gar keinen Fall, denn der wirtschaftliche Aufbau und die von ihm geschaffenen Grundlagen dafür hätten als Idee bisher alle Bundeskanzler überlebt. Da er jedoch Adenauers Vertrauensmann im Haus des Wirtschaftswundermachers Erhard gewesen war, kannte er die Meinung des Regierungschefs über seinen an die Regierungsspitze drängenden Nachfolger: „Er hielt ihn für total ungeeignet, Bundeskanzler zu werden. Und ich selber vertrat den Standpunkt, Erhard sollte besser Bundespräsident werden." Die Quintessenz aller Differenzen zwischen Adenauer und Erhard sei die Meinung des Wirtschaftsministers über sich selber gewesen, er sei „der Allergeeignetste".

Daß er etwa von Adenauer als „Aufpasser" zu dem anfangs ja parteilosen Erhard geschickt worden sei, das wies Westrick weit von sich. Er habe Adenauers Angebot als ehemaliger Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor der „Vereinigten Industrie-Unternehmen AG" (VIAG), eines reichseigenen Unternehmens, als „Tätigkeit eines Industriellen" betrachtet und ausgefüllt. Der „gewissen Zurückhaltung" Erhards gegen seinen von anderen eingesetzten Staatssekretär habe Adenauers Wort an ihn, Westrick, gegolten: „Ich stehe hinter Ihnen, wenn Sie Schwierigkeiten bekommen."

Trotz aller Angriffe auch aus der CDU, bei der sich gegen Westrick im Kanzleramt – als angebliche Entscheidungsbremse des an sich schon nicht sehr entschlußfreudigen Erhard – vor allem die Junge Union und der Landesverband Nordrhein-Westfalen hervortaten, wurde Westricks Dienstzeit immer wieder verlängert. Es fand sich für ihn kein Nachfolger, bis Kurt Georg Kiesinger als Bundeskanzler das Amt Erhards übernahm. Diese Unersetzlichkeit bestimmt noch heute sein so selten gewordenes Auftreten.

EBERHARD NITSCHKE

ARD — ZDF

ARD/ZDF-VORMITTAGSPROGRAMM

9.45 ZDF-Info
Fit und sicher auf der Piste
10.00 Tagesschau und Tagesthemen
10.23 WISO
10.55 Die Umschau
11.15 Gib dem Affen Zucker
12.55 Presseschau
13.00 Tagesschau

ARD

16.00 Tagesschau
16.10 Späte Mütter
Wie groß ist das Risiko bei Spätgebärenden wirklich? Auf diese Frage will der Film von Uwe Schmidt antworten und außerdem mit vielen Vorurteilen aufräumen. Bereits praktizierte und geplante Diagnostik-Methoden vor der Geburt werden vorgestellt, und Mütter über 35 kommen zu Wort.
16.55 Spaß am Dienstag
Unterhaltungsmagazin für Kinder
17.50 Tagesschau
Dazw. Regionalprogramme
20.00 Tagesschau
20.15 Ein Platz für Tiere
Reineke Fuchs und Adebar
Von und mit Professor Bernhard Grzimek
21.10 Kontraste
Schmuggelparadies Berlin – Aktivitäten östlicher Diplomaten im Westteil der Stadt / Meisterspion Markus Wolf – Porträt des „DDR"-Geheimdienstchefs / Afghanistan ohne Ende? – Fragen am 6. Jahrestag eines fast vergessenen Krieges / Notizen aus der „anderen" Provinz – Beobachtungen des „DDR"-Korrespondenten
Moderation: Joachim Braun
21.45 Dallas
Bobbys Schock
Bobby versteht die Welt nicht mehr: Jenna Wade hat ihren früheren Mann Naldo Marchetta wieder geheiratet.
22.30 Tagesthemen
23.00 Kulturwelt
Sender zu vermieten am Vesuv
Reportage von Jürgen Möller und Jens Uwe Scheffler
0.15 Tagesschau
0.20 Nachtgedanken
Späte Einsichten mit Hans Joachim Kulenkampff

ZDF

16.00 heute
16.04 Pinnwand
16.30 Pfiff
Sportstudio für junge Zuschauer mit Michael Sauer
17.00 heute / Aus den Ländern
17.15 Tele-Illustrierte
17.45 Tom und Jerry
Zeichentrickserie
Anschl. heute-Schlagzeilen
18.20 Es muß nicht immer Mord sein
Die Gelegenheit
Wer hat sich nicht schon einmal beim Träumen vom großen Geld ertappt? Diesen Phantasien hängen auch Herbert Schwamm, Dieter Galetzke und Susanne Wirth nach, allerdings wollen sie ihren Traum in die Tat umsetzen...
19.00 heute
19.30 Die Reportage
Schwere See für deutsche Fischer
Wolfgang Breilmann und ein ZDF-Team haben den Hochseefischdampfer MS „Geestemünde" zu den Faröer-Inseln begleitet. Ihre Reportage vermittelt ein Bild von der aufreibenden Arbeit der Fischer und beleuchtet die Schwierigkeiten, die die Hochseefischerei durch die EG-Bestimmungen hat.
20.15 Ist ja irre
Der dreiste Cowboy
Englischer Spielfilm (1965)
Mit Sidney James, Kenneth Williams, Joan Sims u. a.
Regie: Gerald Thomas
21.45 heute-journal
22.05 Das kleine Fernsehspiel
Nur Fliegen ist schwerer
Mit Ian Owen, Susan Oswell, Karl-Heinz Merz u. a.
Buch und Regie: Reinhard Kahn
Richard Säum, Leichtmatrose und gehbehindert, will erben. Aber da gibt es eine Testamentsklausel...
23.40 heute

SAT 1

15.00 Perrine
15.30 Lassie
16.00 Musicbox
17.00 Die Leute von der Shiloh Ranch
18.00 Taxi
Oder: Regionalprogramme
18.30 APF blick
18.45 Glückstreffer
Ein Quiz mit Witz für kluge Köpfe
19.45 Love Boat
Anschl. Ihr Wochenhoroskop
20.45 Hunter
Operation Blaumeise
21.30 APF blick
22.15 F. A. Zetten
Das Thema des Tages
22.45 S. T. E. P. IN
Santana und Heart in Concert
23.40 APF blick
Letzte Nachrichten

3SAT

18.00 Mini-ZiB
Nachrichtensendung für Kinder, die über die bloße Meldung hinaus Zusammenhänge, Ursachen und Auswirkungen erklären will.
18.30 Up with People
19.00 heute
19.20 3SAT-Studio
19.30 Das Traumschiff
20.30 auslandsjournal
21.15 Zeit im Bild 2
21.35 Kulturjournal
21.45 Club 2
Anschl. 3SAT-Nachrichten

RTL-plus

18.35 Blick in die Welt
18.53 7 vor 7
Nachrichten, Sport, Wetter
19.22 Karlchen
19.30 Alias Smith and Jones
20.15 RTL-Spiel
20.30 Taxidriver kämpfen nie allein
Spielfilm
22.10 RTL-Spiel
22.20 Der Winterspeck muß weg
23.05 Wetter / Horoskop / Betthupferl

III.

WEST
18.00 Telekolleg II
18.30 Sesamstraße
19.30 Aktuelle Stunde
20.00 Tagesschau
20.15 Auslandsreporter
Tschad: Land ohne Hoffnung?
20.45 Rückblende
Vor 10 Jahren gestorben: Agatha Christie
21.00 Talentschuppen Berlin (3)
21.45 Clara Viebig, die Vergessene
Film von Katharina Schubert
22.15 Deutschlandbilder
23.00 Auslandsmagazin
23.45 Letzte Nachrichten

NORD
18.00 Sesamstraße
18.30 Rockpalast
19.15 Auskunft
Das Geschäft mit der Weiterbildung
20.00 Tagesschau
20.15 Schaufenster
Ein Wirtschaftsmagazin
21.00 Tatort
Das stille Geschäft
22.35 Begegnung in Budapest
Porträt des Bildhauers Imre Varga
23.20 Nachrichten

HESSEN
18.00 Sesamstraße
18.30 Frauen-Fragen
Neuer Start ab 35
19.05 Song-Festival in der Hamburger Fabrik
20.00 Tatort
Himmelblau mit Silberstreifen
21.30 Drei aktuell
21.45 Kultur international
22.30 Man läßt sich fallen, und man fängt sich auf
Norbert Elias – Menschenwissenschaftler
23.15 Soap oder Trautes Heim

SÜDWEST
18.00 Sesamstraße
18.30 Peter im Restaurant
18.35 Fauna Iberica
18.58 Schlagzeilen
Nur für Baden-Württemberg:
19.00 Die Abendschau
Nur für Rheinland-Pfalz:
19.00 Die Abendschau
Nur für das Saarland:
19.00 Saar 3 regional
Gemeinschaftsprogramm:
19.26 Sandmännchen
19.30 Die Sprechstunde
Nur für Baden-Württemberg:
20.15 heute in...
Nur für Rheinland-Pfalz:
20.15 Guten Abend aus Mainz
Nur für das Saarland:
20.15 Kulturspiegel
21.00 Der Fernsehgarten
Gemeinschaftsprogramm:
21.15 Mein Vater, der Schauspieler
Deutscher Spielfilm (1956)
22.50 Englisch-Kurs (1)
23.20 Nachrichten

BAYERN
18.45 Rundschau
19.00 Jetzt red i
20.00 Goldschmiede
20.45 Die Sprechstunde
21.30 Rundschau
21.45 Z. E. N.
21.50 Ein Kerl wie Dynamit
Amerikanischer Spielfilm (1957)
Mit Scott Brady u. a.
Regie: Allan Dwan
23.10 Nacht ohne Morgen
Die dunkle Welt des Kriminalautors Cornell Woolrich
23.55 Rundschau

Menetekel auf der Haut

P. Jo. – „Du mußt mir mal deinen Namen ausbuchstabieren, / Hein soll mir das auf den Arm tätowieren", verspricht Kuttel Daddeldu seiner festen Braut. Und bei Kapitän Cat, der (bei Dylan Thomas) „Unter dem Milchwald" lebt, steht „Ich liebe dich, Rosie Probert!" auf dem Bauch. Aber was sind solche bescheidenen Schriftzüge gegen die kunstvollen „Zeichen auf der Haut", die uns nun zwei dekorative Bücher vorführen.

„tattoo" nennt der Fotograf Stefan Richter seine Hochglanzfotosammlung (Quartet Books, London, 160 S., 158 Mark, Auslieferung: Lindemanns Buchhandlung, Stuttgart, Nadlerstsr. 10), für die er – vorwiegend in London – allerhand Männer und Frauen abgelichtet hat, die ihre Haut mit Blumen, Schlangen, Drachen, Adlern, Tod und Teufel haben dekorieren lassen. Und er führt uns auch jenen Bauch vor, den eine schlanke Nackte ziert, die beim Einatmen merklich ins Mollige wechselt.

Für Michel Thévoz ist „Der bemalte Körper" (ABC Verlag, Zürich, 140 S., 125 Abb., 106 Mark) nicht nur Fleischbeschau, sondern ein Stück Folklore, dem man sich mit wissenschaftlicher Akribie nähern muß. Und so beginnt er mit einem Brettidol aus dem zweiten vorchristlichen Jahrtausend, durchschreitet die unterschiedlichsten Kulturen, vergißt die geschminkten Theatermasken (besonders in Indien, China und Japan) nicht, und endet bei den Körpermalereien und Körperbemalungen, die die zeitgenössische Kunst liebt.

Er verzichtet zwar auf die Rituale und den Hautgout der Halb- und Unterwelt, buchstabiert aber statt dessen seinen Lacan, Lévi-Strauss samt modischem Pessimismus, wonach die Punks der schrille Protest gegen „die Gesellschaft des Soft-Gulag" seien. Ray Bradburys „Illustrierter Mann" und Kafkas „Strafkolonie" also statt Kuttel Daddeldu und Kapitän Cat; Entfremdung, Isolation, Einsamkeit statt naiver Botschaften.

Wer hätte gedacht, daß jene Hand, die das „Mene, Tekel, Upharsin" schrieb, offenbar die Urhand aller Tätowierer war.

Schallplattenkritik: Ungewohntes von Kurt Weill

Der große Grenzgänger

Den Unterschied zwischen „ernster" und „leichter" Musik hätte er sowieso nie kapiert, erklärte Kurt Weill in den vierziger Jahren einem Reporter: „Für mich gibt es nur gute oder schlechte Musik." Für seinen amerikanischen Biographen Ronald Sanders war er „ein großer Grenzgänger", ein „crosser of frontiers", um genauer zu sein.

Den Amerikanern ist das Schubladendenken ja ohnehin ein ausgemacht europäischer Zug – ein Land, das keine Schlagbäume kennt, meinen die Amerikaner, gibt seinen Menschen weitere Horizonte. Nicht nur als Musiker, notabene Komponist war Kurt Weill (1900–1950) ein „crosser of frontiers". Geboren im Judenviertel der deutschen Stadt Dessau, ging Weill als Studiosus zu Busoni, schockierte anno 1927 in Baden-Baden mit vertonten Brecht-Versen, entzog sich dann dem Druck des Nationalsozialismus durch die Übersiedlung nach Frankreich, und Mitte der dreißiger Jahre empfing ihn Amerika und feierte 1937 seine erste Broadway-Show, „Johnny Johnson".

Amerika wurde für ihn – der Bruch mit Brecht war längst unvermeidlich geworden – tatsächlich das glückliche Land unbegrenzter Möglichkeiten. Hier arbeitete er mit Moss Hart, mit Ira Gershwin, mit Langston Hughes, Elmer Rice, Alan Jay Lerner, Alan Paton und, immer wieder, mit Maxwell Anderson. Hier, in den USA, hatte Kurt Weill, „der Mozart vom Broadway", sein irdisches, sein künstlerisches Paradies gefunden. Weill, das läßt Ella Fitzgerald oder Barney Kessel („Mac The Knife") assoziieren oder Bobby Darin und Willie Nelson („September Song"), Milvas „Sieben Todsünden" klingen da auf, Mahagonny-Dekadenz oder des Soldaten Weib von Friedel Michel.

Jetzt aber liegt eine Platte vor, die dem deutschen Wahlamerikaner auf wahrhaft un-erhörte, vielfältige Weise huldigt, ihn sozusagen befreit von aller deutschen Strenge, von ideologisch eingefärbten Berührungsängsten. Der schräge Kurt, Meister musikalischer „Desillusionierung", wie Peter Keepnews das nannte, Meister auch des musikalischen Paradox, das – wie in der Malerei von Grosz oder Dix – das Häßliche schön, das Zynische zart macht, dieser schräge Kurt erfährt nun eine Hommage, deren staubfreie Suggestivkraft von Anfang an unweigerlich in Bann schlägt.

„Lost In The Stars" (A & M / Polydor 395104-1) enthält 16 Weill-Titel, dargereicht von so unterschiedlichen Musikern wie dem Bassisten Charlie Haden („Speak Low") und der Pianistin Carla Bley mit dem Saxophon-Giganten Phil Woods („Lost In The Stars"), dann dem „Police"-Sänger Sting („Mac The Knife"), dem Ex-Velvet-Underground-Idol Lou Reed („September Song") oder Todd Rundgren, der Macheaths Bitten um Vergebung nur scheinbar respektlos in die achtziger Jahre verpflanzt.

Tom Waits nimmt sich auch Passagen aus der Dreigroschenoper vor, der „Free Form"-Bläser John Zorn bietet den „Kleinen Leutnant des lieben Gottes" zusammen mit Gitarrist Fred Frith und Luli Shioi, der Deutsch und Japanisch singt und Nonsense-Silben dazwischenbaut. Das „Armadillo String Quartet" musiziert den „Youkali Tango", eine erstaunlich renovierte Marianne Faithful trägt „Die Ballade von des Soldaten Weib" mit unerwarteter Tiefe und Dramatik vor.

Mehr und noch mehr bietet diese vorzügliche Platte, deren durchgängige Auffassung von Weill Respekt atmet, der nirgends „vereinfacht", sondern bei aller Vielfalt der Stile und Stimmen zwischen Jazz, Pop und Klassik vielen unter uns den Dessauer nicht nur endlich „plausibel" macht, sondern zur vielfacettigen Neuentdeckung: zum Anreger für alle „Schulen" und Disziplinen.

ALEXANDER SCHMITZ

Erfolgreiche Bilanz für das „British Film Year"

Frau Saubermann half

Was als Image-Aufmöbelung des guten alten Kinos begonnen hatte, konnte jetzt mit Erfolg abgeschlossen werden: Das „britische Filmjahr". Es wurde Ostern letzten Jahres von Kinobesitzern, Regisseuren, Schauspielern und anderen maßgeblichen Personen in der Filmindustrie ausgerufen und endete jetzt mit einer Bilanz, die selbst Optimisten in der Branche überrascht hat.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Besucherzahl in den Filmtheatern des Landes um mehr als ein Drittel. Gegenüber 53 Millionen Eintrittskarten 1984 wurden 1985 nun 70 Millionen verkauft. Und statt eines Kinosterbens konnten im vergangenen Jahr in Großbritannien pro Monat zwei bis drei neue Kinos registriert werden.

Damit wurde, zumindest vorübergehend, der Niedergang des britischen Kinos aufgehalten werden. Statistiker hatten für 1984 errechnet, daß noch nicht einmal eine Kinokarte pro Brite verkauft worden war. Eine deprimierende Bilanz, die der britischen Filmindustrie und vor allem den beiden großen Kinoketten EMI und Rank, denen zusammen die Hälfte der Kinos gehört, zu denken gab. Daran schuld waren das Vordringen der Video-Recorder, aber auch der Zustand vieler Kinosäle mit zerschlissenen Sitzen und verschmierten Wänden.

Nicht eine „Aktion saubere Leinwand", sondern Frau Saubermann im Kino selbst sorgte nun für die überraschende Wende. Seit April 1984 wurden pro Monat mehr als eine Million Pfund (vier Millionen Mark) für dringend notwendige Reparaturarbeiten, aber auch für neue Kinositze oder Annehmlichkeiten wie Bars oder Kaffee-Theken ausgegeben.

Das „Riverside Theatre" in Woodbridge in der Grafschaft Suffolk ist ein Beispiel für eines dieser aufgemöbelten Kinos. Eigentlich war es eine beschlossene Sache, daß das 1915 gebaute, früher so pompöse Lichtspieltheater schließen und einer Großhandlung Platz machen sollte. Doch diese Idee gefiel Pat Betts ganz und gar nicht, weil er sich nur zu gut noch an die Zeiten erinnern konnte, als er an Samstagen nachmittags geduldig vor dem Kino Schlange stand, um eine Karte zu ergattern.

Kurz entschlossen kaufte er das Kino für 70 000 Pfund (270 000 Mark), ließ es für das Dreifache dieses Preises renovieren und eröffnete im Gebäude gleichzeitig ein Café. Das zahlte sich aus. Schon der erste Film im neuen Haus, David Leans „Reise nach Indien", spielte vor ausverkauften Reihen. Jeden Abend mußten außerdem Dutzende von Besuchern abgewiesen werden.

Für die Organisatoren des „British Film Year" ist das nur eine Erfolgsgeschichte von vielen. Gerade die Kinos in der Provinz bemühen sich nämlich inzwischen ganz bewußt, wieder attraktiv für das Publikum zu werden. Manche haben deshalb auch ihre Preise gesenkt oder bieten an bestimmten Wochentagen Sondertarife.

Daß dieses Rezept tatsächlich erfolgreich war, schreiben Kenner der Filmbranche allerdings nicht nur günstigen Preisen und bequemen Sitzen zu. Nach Meinung von Barry Jenkins von Cannon Classic Cinemak, der drittgrößten Kinokette, hat der überraschende Besucher-Boom „zu 90 Prozent einfach mit den guten Filmen zu tun, die im letzten Jahr gezeigt werden konnten". Nun hoffen die Kinobesitzer auch 1986 auf Kassenschlager wie „The Gremlins", „Dune" oder den neuen James Bond-Thriller.

BARBARA WEBER

Die Zarzuela, Spaniens Volksoper, wagt sich ins Ausland: Münster spielt „El barberillo de Lavapiés"

Ein kleiner Figaro stürzt den Minister

Zarzuela heißt das Zauberwort. Musikalische Spanien-Touristen bekommen glänzende Augen, wenn es fällt, und das nicht erst seit dem modernen Massentourismus. Rimskij-Korssakoff hat in seinem „Capriccio espagnol" ebenso der Musik der Zarzuelas gehuldigt wie Chabrier in seiner unverwüstlichen Tondichtung „España". Spaniens große Opernsänger, ob die Caballé oder Domingo, Teresa Berganza oder José Carreras, Victoria de los Angeles oder Alfredo Kraus, sie haben mit Konzertabenden und Schallplatten Musik aus Zarzuelas um die Welt getragen, zum Entzücken der Stimmgourmets.

Aber daß außerhalb der spanischsprechenden Länder einmal eine Zarzuela auf die Bühne kommt, das ist ganz selten. Die Städtischen Bühnen im westfälischen Münster haben es nun endlich gewagt. Sie spielen von Francisco Asenjo Barbieri den „Lamparilla", im Original „El barberillo de Lavapiés". Sie geben das als deutsche Erstaufführung aus. Das mag sogar stimmen, denn wir haben sonst nur eine NDR-Rundfunkproduktion aus den fünfziger Jahren finden können.

Die Zarzuela hat eine lange Geschichte – oder eigentlich gibt es deren zwei. Den Namen nahm sie von einem königlichen Lustschloß, dem Palacio de la Zarzuela, wo sie entstand und bei höfischen Festen aufgeführt wurde: Ein Spiel, bei dem gesprochener Text und Gesang einander abwechselten. Ihr literarischer Schöpfer ist kein Geringerer als Calderón de la Barca. Aber Musik zu diesen Zarzuelas des 17. Jahrhunderts haben wir kaum noch, und im 18. begann dann ihr Niedergang: Sie verlor das Terrain gegen die italienische Oper.

Sie erwachte wieder Mitte des 19. Jahrhunderts, als sich überall in Europa nationale Musikkulturen ausprägten – vor allem als Musiktheater. Statt höfischer Unterhaltung war die Zarzuela nun eine Art spanische Volksoper. Sie hat dann sogar Züge der Operette angenommen, mit deren Entwicklung sie parallel lief. Der „Barberillo de Lavapiés", den Münster jetzt spielt, ist ein Klassiker der modernen Zarzuela und hat dasselbe Geburtsjahr wie die „Fledermaus", nämlich 1874. Die letzten Zarzuela-Uraufführungen von einiger Bedeutung datieren aus den frühen fünfziger Jahren. Dazwischen spannt sich der Bogen vom heiteren Singspiel über die Burleske bis hin zu jenen etwa Lehár vergleichbaren halb sentimentalen, halb opernhaft pompösen Stücken, etwa von Pablo Sorozabal. Die Gleichung Zarzuela = spanische Operette geht dennoch nie richtig auf. Singspiel oder Volksoper trifft das Genre besser.



Die allgegenwärtige Polizei mischt sich unters Volk: im Tanzbär lauert gar der Polizeipräsident – Szene aus der Münsteraner Aufführung von Barbieris Zarzuela „El barberillo de Lavapiés" FOTO: PAUL LECLAIRE

In den großen spanischen Städten gibt es noch einige reine Zarzuela-Theater, Opernhäuser ja dafür kaum. Aber längst nicht mehr so viele wie vor zehn, gar zwanzig Jahren, und vor allem weniger Aufführungen. Die Zeiten, da man sich in Barcelona oder Madrid die Zarzuela-Aufführungen aussuchen konnte, sind inzwischen vorbei. Das Fernsehen fordert auch in Spanien seinen Tribut: Es liefert den Menschen in jeder Hinsicht die billigere und bequemere Unterhaltung. Die Spanier, von dem leicht zwanghaften Traditionalismus der Franco-Zeit befreit, müssen tatsächlich aufpassen, daß ihnen die Reste ihrer Zarzuela-Kultur nicht vollständig wegschwimmen.

Aber wenn die Münsteraner Begrüßungsfanfare des neuen EG-Mitglieds Spanien Schule macht, dann ließe sich ja die Pflege der Zarzuela auf mehr Schultern als bisher verteilen. Man bekomme kein Aufführungsmaterial aus Spanien, klagte das Theater, und habe sich eben deshalb auf eine bei Boosey & Hawkes verlegte Bearbeitung aus den fünfziger Jahren stützen müssen, von Roberto Gerhard wohl einmal für eine BBC-Produktion geschaffen. Das müßten die schlamperten Spanier natürlich schleunigst ändern.

Denn was sich hier als Bearbeitung ausgibt ist streckenweise eine ganz neue Komposition, ist vulgäre, zweithändig nachempfundene Musik, die volkstümlich tut, indem sie modernes Schlagzeug und gestopftes Blech verwendet wie ein amerikanisches Musical aus jenen Jahren. Die Präzision, das lapidare, knapp formulierende musikalische Können von Barbieri ist kaum mehr wiederzuerkennen. Warum unter vielen Zarzuelas ausgerechnet der „Barberillo de Lavapiés" als der Spanier Pendant zur „Fledermaus" gilt, bleibt in Münster ein Rätsel für den unbefangenen Hörer, der dieser Aufführung vertraut.

Davor sei gewarnt. Denn wer dieses total verschlampte Orchester hört (Dirigent: Thomas Modos), das weder das spanische Idiom trifft noch überhaupt jenes Mindestmaß an Präzision der Einsätze, des Zusammenspiels und der Tonhöhen erreicht, das Orchesterspiel erst möglich und sinnvoll macht, der merkt, daß sich das Münstersche Theater hier fürwahr keine Mühe gegeben hat.

Und auch die Regie von Frank-Bernd Gottschalk, der doch einmal als begabter Nachwuchsregisseur galt, flüchtet sich in einen dummen, billigen Klamauk, dem es aber wie allem anderen auch an jener Exaktheit fehlt, die er brauchte, um komisch zu sein. Wenn Barbieris „Barberillo" (der kleine Barbier) auch noch keine Zarzuela der opernhaften stimmlichen Emanationen ist, so reicht selbst dafür das Münsteraner Ensemble vorne und hinten nicht. Da gibt es Stimmen – also wenn die in der Nachbarwohnung üben, dann muß man sich wohl über eine Mietminderung unterhalten.

Es geht in Barbieris „Barberillo de Lavapiés" um eine pseudohistorische Geschichte: Die Ablösung des despotischen Premierministers Grimaldi durch den liberaleren Floridablanca, von König Carlos III. 1766 verfügt. Adelskreise, Volk und König sind sich ganz einig gegen Grimaldi, die Infantin selbst hält die Fäden des Komplotts. Doch um Floridablanca in den Palast zu bringen, muß die allgegenwärtige Polizei ausgetrickst werden, und das schafft verschiedene Male Lamparilla, ein Barbier aus dem madrilenischen Barrio Lavapiés, ein Nachkomme von Rossinis Barbiere wie Mozarts Figaro – solche Huldigungen sind ganz typisch für die Zarzuela. Nun, in Münster ist aus dem Barbier ein Schneiderlein geworden, wie aus Kellers Novelle entstiegen. Das sagt genug darüber, wie hier der Zarzuela eine ihrer so seltenen Chancen vermasselt wurde.

REINHARD BEUTH

Die nächsten Aufführungen: 10., 18., 22. Jan., Karteninformationen 0251 / 4219[illegible]

Kunst seit der Gründerzeit – Die 15. Filialgalerie der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen in Augsburg

Drei Grazien bei Andreas Hofers Lagebesprechung

Eine 1968/69 gebaute Druckereihalle am Augsburger Wittelsbacherpark, in unmittelbarer Nähe von Kongreßhalle und Turmhotel, dient nun als Kunsthalle: als 15. Filialgalerie der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen. Mit rund einer halben Million Mark wurde die 1500 Quadratmeter umfassende Halle zunächst aus Mitteln des Hauses der Bayerischen Geschichte im vorigen Jahr für dessen Ausstellung „Aufbruch ins Industriezeitalter" vorbereitet. Anschließend setzte das Hochbauamt der Stadt die Umwandlung fort. Das Ganze kostete 800 000 Mark.

Mit rund 200 Gemälden und Skulpturen aus staatlichem Besitz und 20 Leihgaben moderner Kunst aus den Augsburger städtischen Sammlungen soll die Entwicklung der insbesondere süddeutschen Malerei und Plastik seit der Gründerzeit dargestellt werden: auf 1200 Quadratmetern mit einer Hängefläche von 400 Metern. Sozusagen als Gegenstück zur im umgebauten ehemaligen Katharinenkloster beim Schaezler-Palais seit langem eingerichteten staatlichen Filialgalerie mit altdeutscher Malerei des vorwiegend Augsburger und Ulmer Kreises.

An die Deutsche Barockgalerie der Städtischen Kunstsammlungen im Schaezler-Palais (mit 75 Leihgaben der Staatsgemäldesammlungen) unmittelbar anzuschließen, erwies sich nicht nur aus räumlichen Gründen als unmöglich: Die Malerei des Klassizismus und der Romantik sowie des frühen Realismus bleibt gebunden an die Münchner Schack-Galerie, die Neue Pinakothek und die im März 1982 eröffnete Regensburger Filialgalerie im Leeren Beutel.

Für Augsburg konnte Christian Lenz, der für diesen Zeitraum zuständige Münchner Konservator, etwas mehr als 50 Werke der Historien-, Landschafts- und Porträtmalerei der Piloty-Schule, des Leibl-Kreises, Eduard Schleichs und seiner Freunde sowie etwas Symbolismus, Jugendstil und Impressionismus aus den Depots holen. Albert von Kellers „Auferweckung der Tochter des Jairus" (1886), Karl Hagemeisters „Landschaft bei Ferch" (1880) und Alexander Koesters Entenbild „Zur Fütterung" (1905/10) waren für die Hängung in der wiedereröffneten Neuen Pinakothek vorgesehen oder hingen dort bereits. Auch Max Liebermanns Selbstbildnis von etwa 1925, Lovis Corinths „Die drei Grazien" (1904), Albert Weisgerbers Bildnis des Dichters Ludwig Scharf (1905) sind aller Ehren wert – desgleichen die Bilder von Defregger („Andreas Hofer bei der Lagebesprechung", 1809), Schleich, Lier, Seidel, Thoma, Trübner, Haider, Erdtelt (sein Corinth-Bildnis), Slevogt, Schuch und Uhde.

Mehr Möglichkeiten hatte Peter-Klaus Schuster (er war zuvor an der Hamburger Kunsthalle tätig) mit der Moderne, die mehr als drei Viertel der neuen Galerie bestreitet. Gerade darin manifestieren sich die Wünsche der jüngeren und mittleren Generation sowie der Künstlerschaft. Denn im Schaezler-Palais gab es kaum Platz fürs 20. Jahrhundert. Vieles hatte lange Zeit seinen festen Ort im Münchner Staatsgalerie-Provisorium: Selbstbildnisse von Max Pechstein (1917), Otto Mueller (1921) und Karl Schmidt-Rottluff (1928) etwa, Franz Marcs „Rote Rehe II" (1912), Kirchners „Kühe im Wald" (um 1920) und Karl Hofers „Mann vor dem Spiegel", der 1943 als Wiederholung einer Komposition aus dem Jahre 1928 entstand.

Die Augsburger Staatsgalerie bildet eine wertvolle Ergänzung der Münchner. Man wird das eine nicht ohne das andere sehen können. Zumal wegen der Malerei des „Blauen Reiters" und Max Beckmanns wird man weiterhin nach München zu fahren haben, auch wenn in Augsburg nun Platz war für Bechtejeff und Mogilewsky – neben Marc, Jawlensky, Klee und Macke. Im Falle Kandinsky hat die Staatsgalerie nichts für eine Filiale.

Dafür gibt es hier Nischen, Wände und Winkel für Karl Caspar und dessen frühesten Schüler Arnold Balwé, für Maria Caspar-Filser, Hans Purrmann und Jo von Kalckreuth, für Josef Schari, für die Bildhauer Lehmbruck, Blumenthal und Stangl, für die romantischen Realisten Heise, Kanoldt, Schrimpf und Schwalbach, für Unold, Kerschbaumer und Molzahn, für die Surrealisten Edgar Ende und Mac Zimmermann zusammen mit Hofer, Willi Geiger und dem Augsburger Karl Kunz, einem der in der Nachkriegszeit am stärksten beachteten Künstler.

Die Phalanx der Abstrakten ist mit Baumeister, Nay, Winter, Werner und Geitlinger vertreten. Die Macharten und Spuren des Informel können über Sonderborg, Brüning, Thieler, Schumacher, Knaupp, Dahmen, Schultze, Sturm und Stöhrer bis zu den Nachahmern von heute besichtigt werden: bis zu Hitzler, Wörsel und Kaden. Fruhtrunk, Quinte, Jochims, Geiger und Girke stehen für das Konstruktive und Meditative. Nagel, Wunderlich und Asmus figurieren für den kühlen Norden, während Antes (recht reichlich), Lausen (von der Galerie Gunzenhauser), Petrick, Voth, Wittenborn und Silvia Quandt die Spielarten von Pop und magischem Realismus repräsentieren. Manchmal wirkt's wie eine zusammengedrängte Allerweltsgalerie, manchmal riecht's nach provinzieller Freunderlwirtschaft – zumal beim unnötigen Schluß mit Albert Hiens blöden Blechbasteleien und der miesen Malerei von Friedemann Hahn und Ludwig Arnold neben einem „Sturzacker" Helmut Pfeuffers von 1978.

ALEXANDER ERXLEBEN



Aus dem Münchner Staatsgalerie-Provisorium in die Kunsthalle Augsburg umgezogen: „Die roten Rehe" von Franz Marc (1912) FOTO: BAYERISCHE STAATSGEMÄLDESAMMLUNGEN

JOURNAL

Erweiterungsbau für Literaturarchiv Marbach

dpa, **Marbach**

Der Bund und das Land Baden-Württemberg haben jetzt rund 30 Millionen Mark für den Erweiterungsbau des Deutschen Literaturarchivs und Schiller-Nationalmuseums in Marbach bereitgestellt. Neben umfangreichen Ausstellungs- und Veranstaltungstätigkeiten trägt das Literaturarchiv maßgeblich zur Sammlung und Erschließung der deutschen Literatur von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Gegenwart bei. Es birgt unter anderem mehr als 600 unausgewertete oder noch unzugängliche Nachlässe. In der Forschungsstätte arbeiten knapp 70 Angestellte.

Ideenwettbewerb zur Bonner Kunsthalle

AP, **Bonn**

Für den Neubau einer Kunst- und Ausstellungshalle des Bundes im Bonner Regierungsviertel hat die Bundesbaudirektion einen architektonischen Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Das zuständige Bundesbauministerium teilte am Montag in Bonn mit, es seien 35 Architekten aus dem Inland und fünf aus dem Ausland zur Beteiligung aufgerufen worden. Aus dem Ausland wurden die Architekten Dissing und Weitling (Kopenhagen), Gustav Peichl (Wien), James Stirling (London), Kenzo Tange (Tokio/Paris) und Richard Meier (New York) zur Beteiligung eingeladen. Die Wettbewerbsarbeiten müssen bis zum 15. Mai 1986 eingereicht werden. Der Baubeginn ist im Jahr 1988 geplant. Die Halle soll eine Hauptnutzfläche von 10 000 Quadratmeter haben, die reine Ausstellungsfläche soll 4000 Quadratmeter umfassen.

Aleksa Djilas gibt „Kontinent" mit heraus

DW, **Bonn**

Der Wissenschaftler und Publizist Aleksa Djilas ist seit Januar 1986 neben Cornelia Gerstenmaier-Herausgeber der deutschen Ausgabe der Zeitschrift „Kontinent". Der Sohn des in Belgrad lebenden jugoslawischen Regimekritikers Milovan Djilas ist als Soziologe und Politikwissenschaftler Autor und Herausgeber einer Vielzahl von Publikationen zu Fragen der Zeitgeschichte und Menschenrechte. Er lebt seit 1980 im politischen Exil in London. Aleksa Djilas hatte an der Universität London graduiert.

Internationales Judaismus-Kolloquium

AFP, **Paris**

Ein internationales Kolloquium über die Rolle des Judaismus als universelle moralische Botschaft findet von heute an bis zum 3. Februar an der Pariser Sorbonne statt. Schriftsteller wie Jorge-Luis Borges, Elie Wiesel und Marek Halter, Historiker wie Francois Furet, Jacques Le Goff und Emmanuel Le Roy Ladurie sowie Künstler, Filmschaffende, Philosophen und Vertreter der verschiedenen Gemeinden der jüdischen Diaspora werden über die Bedeutung des Judaismus im kollektiven Gedächtnis der Menschheit und die Möglichkeiten des Widerstandes gegen den Rassismus sprechen.

Römische Thermen in Burgund entdeckt

AFP, **Macon**

Auf einem Bauplatz wurden in der burgundischen Stadt Macon römische Thermen entdeckt. Sie gehörten nach Ansicht der Archäologen zu einer Villa aus dem ersten vorchristlichen Jahrhundert, die im 4. Jahrhundert n. Chr. zerstört wurde. Im 19. Jahrhundert waren in demselben Viertel in der Altstadt von Macon Teile eines antiken Mosaiks ausgegraben worden.

Jubiläum für Polens Schriftsteller im Exil

JGG. **London**

In diesen Tagen begeht der „polnische Schriftstellerverband in der Fremde" sein 40jähriges Jubiläum. Festredner im Londoner „Haus des Schriftstellers" wird Wladyslaw Bartoszewski von den katholischen Universitäten Lublin und Eichstätt sein. Der Verband entstand aus Protest auf einen Beschluß des internationalen PEN-Clubs, keine polnische PEN-Club-Filiale außerhalb Polens zuzulassen. Zu den ersten Mitgliedern zählten Gombrowicz und Nowakowsky, dann stießen die politischen Flüchtlinge Milosz und Hlasko hinzu. Später noch Wirpsza, neuerdings Mrozek. Der Verband vergibt alljährlich Literaturpreise, auch an in Polen lebende Kollegen.

Aachener Literaturpreis mit 10 000 Mark dotiert

dpa, **Aachen**

Der Literaturpreis der Stadt Aachen, der mit 10 000 Mark dotiert ist, gilt in diesem Jahr zum Thema „Grenzerfahrungen". Gefragt sind deutsche Prosatexte, die nicht vor 1985 entstanden sein sollen. Das Thema „Grenzerfahrungen" kann im wörtlichen wie im übertragenen Sinn aufgefaßt werden.

„Nahezu jeder Jugendliche begeht einmal eine Straftat"

AP, Düsseldorf

Nahezu jeder Jugendliche begeht bis zu seinem 18. Geburtstag „mindestens einmal eine Straftat". Das geht aus einer gestern veröffentlichten Broschüre des nordrhein-westfälischen Justizministeriums über „Jugendkriminalität und Justiz" hervor. Den Ergebnissen einer darin zitierten Befragung zufolge sind insbesondere Laden- sowie Haus- und Familiendiebstahl für Jugendliche geradezu „normal". „Im Wortsinne ist wahrscheinlich jeder Jugendliche ein Straftäter", heißt es in der Broschüre weiter.

Nach Angaben des Ministeriums ist die Zahl der in Nordrhein-Westfalen wegen Vergehen oder Verbrechen verurteilten Jugendlichen jedoch seit 1981 um rund ein Viertel auf rund 20 000 Personen im Jahr 1984 (1981: 26 500) zurückgegangen. Der Anteil der Verurteilten an der jugendlichen Bevölkerung sank damit nach Angaben des Ministeriums von 2,2 Prozent im Jahre 1980 auf 1,8 Prozent im Jahre 1984. Dies sei der niedrigste Stand seit neun Jahren.

Weniger eindeutig verlief dagegen die Entwicklung bei den Heranwachsenden zwischen 18 und 21 Jahren. Hier stieg die Zahl der Verurteilten bis 1983 auf rund 28 500, sank jedoch 1984 ebenfalls wieder auf etwa 26 000 Personen. Nach den bisherigen Untersuchungen lasse sich ein Zusammenhang zwischen Arbeitslosigkeit und Kriminalität bei Jugendlichen nicht nachweisen.

Sehr unterschiedlich war nach Angaben des Ministeriums die Entwicklung in den einzelnen Bereichen der Kriminalität. Deutlich rückläufig sei die Zahl der Sexualdelikte. Die Zahl der Verurteilungen wegen Diebstahls und Unterschlagung, die ungefähr die Hälfte aller Verurteilungen ausmache, sei dagegen bei den Jugendlichen unter 18 annähernd gleichgeblieben. Bei den Heranwachsenden zwischen 18 und 21 Jahren zeige sie aber eine steigende Tendenz. Gleiches gelte für Raub und Erpressung.

Deutlich gestiegen ist nach Angaben des Ministeriums seit 1972 die Zahl der wegen Betruges verurteilten Jugendlichen und Heranwachsenden. Auch die Zahl der Verurteilungen wegen Körperverletzung steige. Abgenommen hat dagegen laut Justizministerium die Zahl der wegen eines Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz verurteilten Jugendlichen. Bei den Heranwachsenden hätten sich solche Rauschgiftdelikte aber mehr als verdoppelt.

Bis zum Jahr 2000 rechnet das Justizministerium aufgrund der Bevölkerungsentwicklung mit einem weiteren Rückgang der Zahl der verurteilten Jugendlichen auf rund 14 000 Personen im Jahr.

Die Idee des Grafen Zeppelin – mehr als eine Episode in der Geschichte der Luftfahrt





Auffahrt des ersten Zeppelins LZ 1 am 2. Juli 1900 bei Manzell am Bodensee (links); Graf Zeppelin in der Führergondel eines seiner Luftschiffe (rechts) FOTOS: DIE WELT

Der „dümmste Süddeutsche" und seine Zigarre

Von EBERHARD NITSCHKE

Von allen Süddeutschen den Dümmsten" hat Kaiser Wilhelm II. den Grafen Ferdinand von Zeppelin wegen dessen Abneigung gegen das Haus Hohenzollern genannt. Drei Monate später allerdings war dieser Mann für ihn „einer der größten Deutschen des 20. Jahrhunderts, der durch seine Erfindung uns an einen neuen Entwicklungspunkt des Menschengeschlechts geführt hat".

Am 7. Januar 1901 verlieh der Monarch dem Grafen mit dem „Roten Adlerorden erster Klasse" den höchsten Zivilorden Preußens für dessen „epochemachenden Fortschritt". Gemeint war die Konstruktion des „Zeppelin", des ersten Starrluftschiffes, das bis zur Flugfähigkeit entwickelt wurde. Am 2. Juli 1900 hatte der „Zeppelin" seine erste Auffahrt am Bodensee erfolgreich absolviert.

Was aber Hans Georg Knäusel, den Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der heutigen Zeppelin-Metallwerke in Friedrichshafen am Bodensee, auf den Gedanken brachte, ein Standardwerk über „LZ 1 – der erste Zeppelin" zu schreiben (Kirschbaum Verlag Bonn, 48 Mark), das hat mit diesem Jubiläum nichts zu tun. Knäusel ruckt auf seine Weise am Denkmal eines Mannes, der für ein paar Jahrzehnte mit seinen Luftschiffen gewissermaßen das Markenzeichen für Deutschland geschaffen hatte. Einige in der schon fast unübersehbaren Literatur um den „Zeppelin" bisher als Fakten vorgetragene Ereignisse, so der Autor, konnten durch die zum Teil hier erstmals aus den reichen Archiven des Werkes beigesteuerten Dokumente „korrigiert oder zumindest zurechtgerückt werden". Fazit: „Es war nicht so, als ob man auf den Grafen gewartet hätte. Frankreich war führend im Luftschiffbau. Und in Deutschland konkurrierten verschiedene Systeme miteinander."

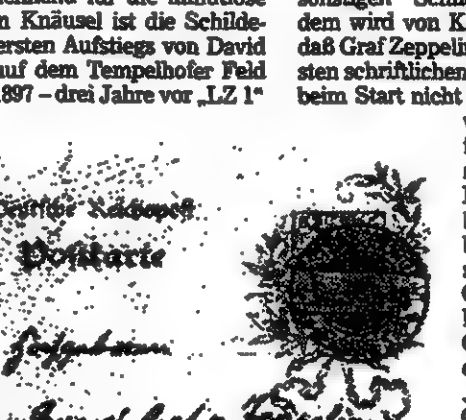
Des Grafen Leistung, Vorbild für die neue Technik von heute, war es, daß er „als Autodidakt mit wachem technischen Verstand und bewundernswerter Energie der Idee zum Durchbruch verhalf". Das Starrluftschiff, das wird bei einem der Schwerpunkte der Untersuchung von Knäusel unterstrichen, hat Zeppelin genausowenig erfunden wie der österreichisch-ungarische Techniker David Schwarz, von dem er wichtigste Anregungen übernahm.

„Fernab von jeder Glorifizierung"

räumt der Autor auch mit der sich hartnäckig haltenden Sage auf, daß die militärische Nutzung der „Zeppeline" von nachhaltiger Bedeutung gewesen sei, wie es noch in einem 1977 erschienenen Buch zum Thema behauptet worden ist. Knäusel: „Der Einsatz von Luftschiffen im Ersten Weltkrieg ist vom militärischen Standpunkt aus ohne erkennbare Wirkung geblieben." Die unter dem Zwang kriegerischer Ereignisse „anfälligen, im Schnellverfahren zusammengebauten Luftschiffe" habe man zudem mit Besatzungen eingesetzt, die den Anforderungen nicht gerecht werden konnten.

Kennzeichnend für die minutiöse Arbeit von Knäusel ist die Schilderung des ersten Aufstiegs von David Schwarz auf dem Tempelhofer Feld in Berlin 1897 – drei Jahre vor „LZ 1" – mit einem Aluminiumluftschiff. Da das preußische Kriegsministerium den Befehl ausgegeben hatte, daß weder Offiziere noch Mannschaften mit dem Luftschiff aufsteigen dürften, heuerte man den ehemaligen Unteroffizier Ernst Jagels von der Luftschiffer-Abteilung an.

Dessen Darstellung der Ereignisse (das Luftfahrzeug wurde wenige Minuten nach dem Start am Boden zerstört, Jagels blieb unverletzt) steht, so der Autor, „im Widerspruch zu allen sonstigen Schilderungen". Außerdem wird von Knäusel festgehalten, daß Graf Zeppelin, entgegen den meisten schriftlichen Zeugnissen seither, beim Start nicht in Berlin anwesend war. Als Beweis dafür dient unter anderem ein Brief des Lüdenscheider Fabrikanten und Erbauers des Schwarzschen Luftschiffs, Carl Berg, vom 8. November 1897 an Graf Zeppelin, in dem der Satz steht: „Hochgeehrter Herr Graf! Wahrscheinlich haben Euer Excellenz auch in der Fremde von dem ... Versuch gehört." Adressiert ist das Schreiben nach Riga, wo Zeppelin sich damals aufhielt.



Glückwunsch aus Straßburg zum Start des „Zeppelin" an den Grafen „irgendwo in der Luft" FOTO: DIE WELT

Als 1898, von Zeppelin angeregt, eine „Actiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt" gegründet wurde, gehörte zu den ersten 45 Aktionären „Ingenieur Gottlieb Daimler, Canstatt". Interessante Parallele zu den jüngsten Aktivitäten von Daimler-Benz, sich der Luftfahrt zuzuwenden. Die Dokumente, die in dem Buch über „LZ 1" und seine Nachfolger ganzseitig faksimiliert dargeboten werden, geben über den Text hinaus Auskunft über die Zeit. So liest man im Briefkopf der über lange Jahre mit Zeppelin zusammenarbeitenden Firma Berg das Lieferprogramm „Metallknöpfe, Schnallen, Hosenhaken, Kochgeschirre und andere Gebrauchsgegenstände".

Zu den Kuriosa der Dokumentation gehört der Briefwechsel nach Liquidation dieser ersten Gesellschaft, vor dem großen Durchbruch der Luftschiff-Idee, durch eine Millionen-Spende des deutschen Volkes für den Grafen. Liquidator Ernst Uhland überreichte Zeppelin am 30. März 1901 einen „Conto-Auszug, wonach Sie uns einen Saldo von 0,08 schulden. Wir bitten um gefl. Prüfung und Anzeige des Richtigbefundes."

85 Jahre später bescheinigt die Firma United Technologies, die 75 Prozent aller Triebwerke für Jetliner der freien Welt herstellt, unter der Überschrift „Danke, Graf Zeppelin" in ganzseitigen Zeitungsinseraten „ohne Vorbehalt, daß ambitiöse Träume wie Ihre uns allen ein Ansporn sein können".

„Columbia"-Start zum zweiten Mal verschoben

dpa, Cape Canaveral

Die Nasa mußte gestern zum zweiten Mal innerhalb von 19 Tagen den Start ihrer Raumfähre „Columbia" wegen eines Defektes in einem Brennstoffventil verschieben. Mit der Fähre sollen sechs Astronauten und der Abgeordnete des Repräsentantenhauses Bill Nelson in den Weltraum fliegen. Auf dem sechstägigen Flug soll die Mannschaft einen Fernsehsatelliten aussetzen. Außerdem sind wissenschaftliche Experimente und Fotoaufnahmen des Halleyschen Kometen vorgesehen. Die Schwierigkeiten mit „Columbia" bedeuten einen schlechten Auftakt für 1986. Insgesamt will die Nasa in diesem Jahr 15 Shuttle-Flüge absolvieren. Der nächste ist für den 23. Januar geplant. Die Fähre „Challenger" steht bereits auf der zweiten Startrampe in Cape Canaveral.

Neuer Wegezoll-Prozeß

dpa, Limburg

Der erste Prozeß in der sogenannten Wegezoll-Affäre, in die mehr als hundert Beamte der Autobahnpolizei verwickelt sein sollen, geht in die zweite Instanz. Nach Mitteilung eines Gerichtssprechers müssen sich am 19. Februar in einer Berufungsverhandlung vor dem Landgericht Limburg zwei Beamte der Polizeiautobahnstation Herborn erneut wegen versuchter Erpressung und Bestechlichkeit verantworten. Die inzwischen vom Dienst suspendierten 47 und 36 Jahre alten Polizisten waren im April 1985 zu Freiheitsstrafen von acht und zehn Monaten sowie Geldbußen verurteilt worden.

Krankenhaus brannte

AP, München

Ein Dachstuhlbrand in der Universitäts-Poliklinik im Zentrum von München hat in der Nacht zum Montag einen Schaden von drei Millionen Mark verursacht. Zwei Feuerwehrleute und ein Arzt wurden leicht verletzt. Alle Patienten und das Pflegepersonal kamen mit dem Schrecken davon. Das Münchner Polizeipräsidium teilte mit, daß das Feuer aus noch ungeklärter Ursache in einer abgeschlossenen Wäschekammer ausgebrochen war.

Sechs-Zentner-Mann tot

dpa, Kassel

Der Sechs-Zentner-Mann, der am Tag vor Silvester in die Städtischen Kliniken eingeliefert worden war, ist in der Nacht zum Samstag gestorben. Der Mann hatte bei seiner Einlieferung 320 Kilogramm gewogen. Die Sanitäter mußten für den Transport die Feuerwehr um Hilfe bitten, die den Kranken mit Rüstwagen, Kran und Pferdegeschirr in das Sanitätsfahrzeug hievte.

Höhlenmensch starb

dpa, München

Ein vollbärtiger „Höhlenmensch", der zwischen Kleidungsstücken, Flaschen und Unrat leblos im Loch eines Isarhangs bei Grünwald in der Nähe von München gefunden wurde, beschäftigt die Münchner Polizei. Beamte entdeckten den Toten, nachdem ein Stadtstreicher mitgeteilt hatte, daß er seinen Freund, der in einer Höhle hause und dessen Namen er nicht kenne, seit längerer Zeit nicht mehr gesehen habe. Ein Beamter der Vermißtenstelle erinnerte sich, vor Jahren den etwa drei Meter langen, 3,5 Meter breiten und 80 Zentimeter hohen Unterschlupf entdeckt und mit dem Bewohner gesprochen zu haben. Dieser habe ihm erzählt, er lebe seit langer Zeit in der Höhle.

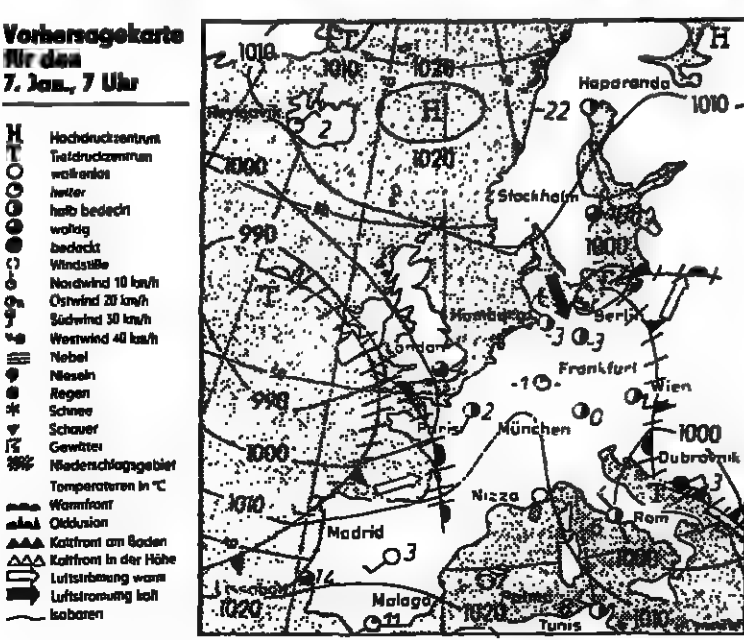
WETTER: Wechselhaft

Lage: In mäßig kalter Meeresluft wird schwacher Zwischenhocheinfluß wirksam. Am Abend greifen Tiefausläufer eines Atlantiktiefs auf West- und Süddeutschland über.

Vorhersage für Dienstag: Wechselnd bewölkt, im Süden zum Teil neblig-trüb. Zum Abend im Westen und Südwesten Bewölkungszunahme und nachfolgend in der Nacht zeitweise Schneefall, im Südwesten auch Regen. Temperaturen um 1 Grad. Nachts im Westen minus 1 Grad, im Nordosten minus 4 bis minus 8 Grad.

Weitere Aussichten: Zeitweise Schneefall, im Süden auch Schneeregen. Temperaturen nicht wesentlich verändert.

Sonnenaufgang am Mittwoch: 8.25 Uhr*, Untergang: 16.32 Uhr, **Mondaufgang:** 6.43 Uhr, Untergang: 13.53 Uhr (* in MEZ, zentraler Ort Kassel).



Temperaturen in Grad Celsius und Wetter vom Montag, 12 Uhr (MEZ):

Deutschland:		
Berlin	2	R
Bielefeld	2	R
Braunlage	-1	S
Bremen	1	Sr
Dortmund	2	bd
Dresden	2	he
Düsseldorf	3	R
Erfurt	3	bw
Essen	1	bd
Feldberg/S.	-7	Gr
Flensburg	-1	S
Frankfurt/M.	3	bw
Freiburg	3	bd
Garmisch	-1	S
Greifswald	-1	S
Hamburg	1	S
Hannover	2	R
Kahler Asten	-2	S
Kassel	3	bw
Kempten	1	S
Kiel	0	S
Koblenz	5	bw
Köln-Bonn	3	S
Konstanz	3	bd
Leipzig	4	bw
List/Sylt	-3	S
Lübeck	1	bd
Mannheim	4	bw
München	0	bd
Münster	1	S
Norderney	0	Sr
Nürnberg	3	bw
Oberstdorf	0	S
Passau	-3	bd
Saarbrücken	0	S
Stuttgart	2	S
Trier	1	Rs
Zugspitze	-16	S

Ausland:		
Algier	13	bw
Amsterdam	1	he
Athen	16	he
Barcelona	10	he
Belgrad	4	he
Bordeaux	8	bw
Bozen	-3	S
Brüssel	2	bw
Budapest	3	Ne
Bukarest	3	bd
Casablanca	[illegible]	bw
Dublin	1	bw
Dubrovnik	11	bw
Edinburgh	-1	bw
Faro	13	he
Florenz	5	R
Genf	3	S
Helsinki	-4	bd
Hongkong	15	wl
Innsbruck	-1	S
Istanbul	12	bd
Kairo	21	he
Klagenfurt	-7	bw
Konstanza	4	bw
Kopenhagen	[illegible]	S
Korfu	19	bd
Las Palmas	19	bw
Leningrad	-5	S
Lissabon	13	bw
Locarno	1	bd
London	3	bw
Los Angeles	14	he
Luxemburg	0	bw
Madrid	7	he
Mailand	2	R
Malaga	12	he
Mallorca	11	bw
Moskau	[illegible]	S
Neapel	9	R
New York	1	he
Nizza	11	he
Oslo	-5	he
Ostende	4	bw
Palermo	14	R
Paris	5	bw
Peking	-10	bw
Prag	-1	bw
Rhodos	19	bd
Rom	8	R
Salzburg	-1	S
Singapur	25	R
Split	10	bd
Stockholm	-4	S
Straßburg	3	bw
Tel Aviv	22	he
Tokio	8	Gr
Tunis	14	bw
Valencia	12	he
Varna	6	bd
Venedig	3	R
Warschau	0	he
Wien	-2	bw
Zürich	2	bw

bd = bedeckt; bw = bewölkt; Gr = Graupel; Gw = Gewitter; he = heiter; IW = in Wolken; Ne = Nebel; R = Regen; Rs = Regenschauer; S = Schneefall u. Schneeschauer; Sp = Sprühregen; Sr = Schneeregen; wl = wolkenlos

Minister Neubauer rückt den Dicken auf den Pelz

DW. München

Bayerns Sozialminister Franz Neubauer will noch in diesem Jahr „eine gesundheitspolitische Offensive" starten. Vorbeugen sei besser als Heilen, meinte er jetzt. Fürwahr keine neue Erkenntnis. Die Brisanz seiner Äußerung liegt im Detail, im Herausstellen einzelner Risikogruppen.

So soll, wer dick ist, hinfort für sein Leiden (oder Laster) finanziell büßen. Der Minister schlägt einen Bonus für die Normalgewichtigen in der Krankenversicherung vor. 57 Prozent der Bevölkerung seien zu schwer, wodurch eine Vielzahl von Erkrankungen wie Bluthochdruck, Gicht, Arteriosklerose, Fettleber, Gallensteine und Schäden am Skelettsystem begünstigt würde. Da heute aber der Begriff Normalgewicht unter Wissenschaftlern durchaus umstritten ist (WELT v. 30. 12. 85), birgt eine solche Lösung schon in ihrem Ansatz nicht geringe Probleme.

Außer den Dicken will Neubauer auch den Rauchern zu Leibe rücken. „Sie sollten am Arbeitsplatz entweder alleine plaziert werden oder zum Rauchen den Arbeitsraum verlassen." Er will auch Aufschluß über die Frage, in welchem Ausmaß Nichtraucher durch Raucher im Berufsleben und in der Partnerschaft gefährdet werden. Bereits 34 Prozent der Bundesbürger zwischen elf und 80 Jahren rauchen, beklagte der Minister.

Nach seiner Ansicht wird auch zuviel Alkohol getrunken. „Cirka 30 Prozent der Bevölkerung konsumieren täglich Alkohol", was zumindest im Übermaß zu Leberzirrhose, Gicht, Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie körperlichem und geistigem Verfall führe. An einen „Malus" für Raucher und Trinker denkt Neubauer jedoch nicht. Diese „Laster" seien in der Praxis nicht nachzuweisen.

Zentrale gesundheitspolitische Forderung von Neubauer ist ein Ausbau der Präventivmedizin. 600 Millionen Mark an Aufwendungen für Vorsorge-Maßnahmen stünden 119,4 Milliarden Mark für kurative Medizin gegenüber. Der Minister forderte auch die Einführung des Fachs Präventivmedizin an den medizinischen Fakultäten und das Unterrichtsfach Gesundheitserziehung in den ersten Grundschulklassen.

LEUTE HEUTE

Küßchen, Küßchen

Zwei Stunden lang lag gestern nahezu die gesamte deutschsprachige Showbranche ihrem polyglotten Superstar zu Füßen. „Küßchen, Küßchen" à la Roald Dahl hätte auch das Motto lauten können.

Caterina Valente, perfekt in sechs Sprachen, nahm alles strahlend und gelassen, huldvoll und fröhlich, ausgelassen und zum Schluß ein wenig gerührt. Melancholisch sogar?

In ihrer Huldigung „Bravo Catrin", mit der das Fernsehen den 50. Jahrestag ihrer Karriere im Showgeschäft feierte, kam der Star selbst zwar kaum zu Wort, dafür um so mehr alles, was Rang und Namen hatte:

Oskar Heiler wiederholte die Ansage, mit der er 1936 das Bühnendebüt der damals vierjährigen Catrin einleitete. Ihr Ex-Ehemann, **Eric van Aro**, gestand ihr erneut seine Liebe ein – öffentlich und glaubwürdig.

Der (A)alte **Siegfried Lowitz** konnte sich angesichts des Dauererfolges der Valente einen Seitenhieb auf die „Sternchen" von heute nicht verkneifen. **Michael Heltau** sang vom Zirkusleben, der unstillbaren Sehnsucht der Jubilarin, zu deren Ehren die Berliner Sängerin **Katja Ebstein** – tanzte.

Hans Jörg Felmy wurde statistisch, als er das „Guinness-Buch der Rekorde" zitierte, das Caterina Valente nicht weniger als 1135 Schallplatten-Aufnahmen zuspricht.

Per Filmeinspielung prosteten **Peter Alexander, Hans Joachim Kulenkampff** und **Udo Jürgens** zu. Kulenkampff will dafür eigens eigens seinen besten Pullover angezogen haben. Trau' schau wem.

Und endlich auch ein Politiker. Der baden-württembergische Ministerpräsident **Lothar Späth** überreichte „der Valente" für ihre künstlerischen Leistungen und ihr soziales Engagement das Bundesverdienstkreuz.

17 Millionen Zuschauer erlebten alles zu Hause: Caterina bleibt der Liebling der Menge.



Stehender Applaus von den Kollegen: Caterina Valente FOTO: JÖRG SCHMITT/DPA

Uranhexafluorid: An der Luft eine tödliche Gefahr

Der Unfall in einer Uranverarbeitungsanlage in Oklahoma, bei dem am Samstag ein 25jähriger Arbeiter nach Einatmen von Fluorwasserstoffsäure ums Leben kam, ist vermutlich auf menschliches Versagen zurückzuführen. Ein Tankbehälter zur Herstellung von Uranhexafluorid war anstatt mit der zulässigen Höchstmenge von 12,5 Tonnen mit 13,3 Tonnen gefüllt worden.

Wenn Uranhexafluorid in die Atmosphäre gelangt, spaltet es sich unter Luftfeuchtigkeit in Fluorwasserstoffsäure (Flußsäure) und in die schwach radioaktive Verbindung Uranylfluorid. In hoher Dosis eingeatmet, ist das Gemisch – nach den Worten eines Experten – tödlich.

Uranhexafluorid, in der Formelsprache der Chemiker UF_6, liegt in farblosen Kristallen vor, die in Glasbehältern aufbewahrt werden. Oberhalb von 56° C wird die Verbindung gasförmig. UF_6 ist die wichtigste Ausgangssubstanz für Verfahren zur Anreicherung des Uran-Isotops 235, das nur zu 0,72 Prozent in natürlichem Uran vorkommt. Dieses wird durch Verbrennen im Fluorgasstrom bei hohen Temperaturen in die Fluoridform überführt und mittels Destillation von den Spaltprodukten und vom Plutonium getrennt. Das gebildete UF_6 wird anschließend zu Metall reduziert und weiterverarbeitet.

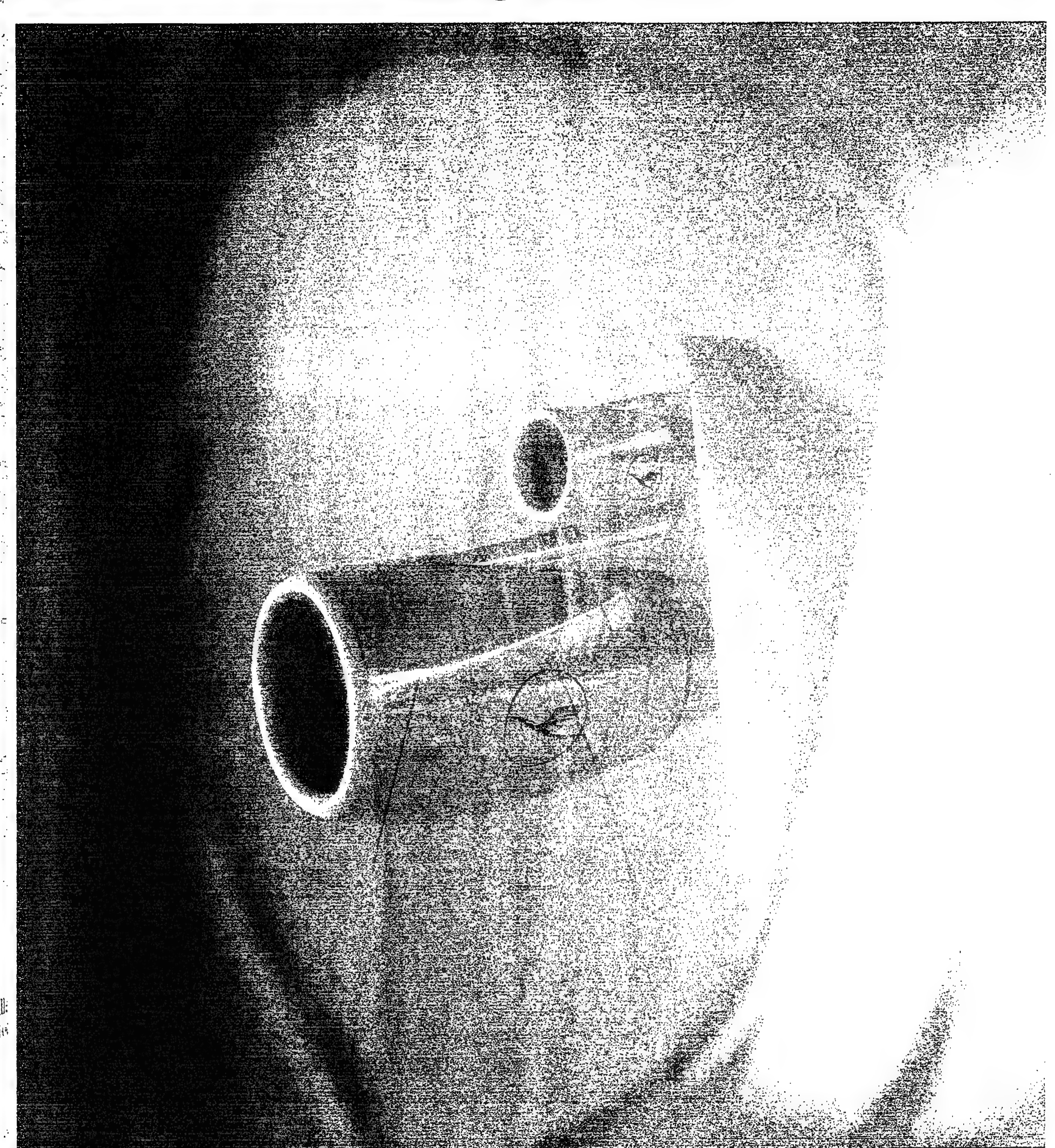
Uranhexafluorid ist deshalb von so großer technischer Bedeutung, weil nahezu alle Verfahren zur Abtrennung des Uran-235 von U-238 auf den Unterschieden im Molekulargewicht beider Verbindungen beruhen. Außerdem läßt sich UF_6 von allen Uranverbindungen am leichtesten reinigen, weswegen es zur Herstellung von nuklearreinen Verbindungen besonders geeignet ist.

Das Unglück in den USA hat gestern die Frage nach der Sicherheit der Nuklearbetriebe in Hanau aufgeworfen. Sprecher der Firmen Nukem und Reaktor-Brennelement-Union (RBU), die jährlich mehr als 1000 Tonnen dieser Chemikalie bei der Herstellung von Brennelementen für Kernkraftwerke verwenden, erklärten, daß ein solches Unglück in ihren Betrieben nicht passieren könne.

DIETER THIERBACH

ZU GUTER LETZT

Wie steht's für Rau? „Wer ist das?" Oder Helmut Kohl? „Kohl kenne ich gut." Ist er ein Kunde von Ihnen? „Sage nie Namen. Kommen gute und schlechte Menschen." Und wie sehen Sie die Zukunft von Helmut Kohl? „Was macht der?" Kohl ist Bundeskanzler. „Sehe ich nichts." Und Franz Josef Strauß? „Bleibt." In Bonn oder in Bayern? „Bleibt." Die Wahrsagerin Margerethe Goussanthier (86), genannt Buchela, in „Hörzu".



60 Jahre Deutsche Lufthansa

Blick zurück im Stolz, Blick voraus mit Zuversicht: Die Deutsche Lufthansa tritt, imposanter denn je, in ihr siebtes Jahrzehnt. Als seien sie gerade geschlüpft, schwebten segeltuchbespannte Doppeldecker in den Kindertagen der Luftfahrt tollkühn über Stoppelacker und Grasnarben. Noch nicht einmal ein Menschenalter später ist die Deutsche Lufthansa heute längst zu einem ebenbürtigen, wirtschaftlich gesunden Partner des weltweiten Luftverkehrs geworden. Der Kranich am Leitwerk wird geachtet als Symbol des Wiederaufbaus, des Leistungswillens und präziser Zuverlässigkeit. Fast entzieht sich der erzielte Fortschritt selbst kühlem Nachdenken. Gegenstand utopischer Romane waren Unternehmen wie die Lufthansa in ihrer heutigen Gestalt noch in den Jugendreminiszenzen vieler ihrer heutigen Passagiere; auch die Erinnerungen mancher ihrer Piloten und Manager, Techniker und Bodenbediensteten reichen zurück bis zu Zeiten, als eine Aura der Verwegenheit die ersten Piloten und Fluggäste umgab. Die Lufthansa verzeichnet in ihrer Unternehmensgeschichte aber auch den vollständigen Zusammenbruch und die Neugründung nach dem Kriege. Die Geschichte ging so zunächst über die Pionierleistungen der alten Lufthansa hinweg; die Ideen aber lebten fort in den Menschen, die sie mit ebenso viel Wagemut wie abwägender Nüchternheit entwickelt hatten und nicht von ihnen lassen wollten. Jetzt, zu Beginn des siebten Jahrzehnts der Gesellschaft, sind sie endgültig zur Tat geworden. Das Unternehmen befindet sich bereits auf der Rollbahn zum Start in eine neue Expansion. Flottenausbau und Flugzeugersatz, dazu neue Märkte und auch neue Technologien halten für die Zukunftsplanung große Aufgaben bereit. Sie fordern Kapitalkraft und Innovationsdenken des Großunternehmens Deutsche Lufthansa auf das äußerste – und von den Planern Zeit, Umsicht, Wissen und auch Mut.



GRUSSWORT
LEITARTIKEL
FREIHEITEN
GEDENKTAFEL

Berlin bleibt der Lufthansa Verpflichtung

D. D. Berlin

Einer der zahlreichen Ehrengäste bei der Feier zum 60jährigen Bestehen der Deutschen Lufthansa am Montag in Berlin war der 93jährige Andreas Friedrich Fischer von Poturzyn. Dem heute in Meran lebenden ehemaligen Junkers-Pressechef verdankt die Lufthansa ihren Namen: Fischer von Poturzyn hatte Anfang der zwanziger Jahre in einem Buch („Der Weg zu einer Luft-Hanse") für den Zusammenschluß der Fluggesellschaften plädiert.

Bei der Gründung kam man darauf zurück. Aus „Luft-Hanse" wurde allerdings „Luft Hansa", und acht Jahre danach machte auch Fischer von Poturzyn den Vorschlag, die Schreibweise in „Lufthansa" zu ändern.

Er war auch gestern dabei, als am Platz der Luftbrücke am Eingang zum ehemaligen Zentralflughafen Berlin-Tempelhof eine Gedenktafel enthüllt wurde. Sie soll die Verbundenheit der Lufthansa mit Berlin zum Ausdruck bringen; der Text:

„Hier in Tempelhof hatte die am 6. Januar 1926 gegründete Deutsche Lufthansa AG von 1938 bis 1945 ihren Verwaltungssitz. Tempelhof war auch Zentralflughafen der Lufthansa-Flotte. Wir bleiben uns unserer Bindung an Berlin bewußt."

Mehr LH-Flüge nach Leipzig

WR, Köln

Die Zahl der Lufthansa-Flüge zur Leipziger Frühjahrsmesse soll in diesem Jahr erhöht werden. Auf Grund der Nachfrage bietet das Unternehmen auch Flüge von Stuttgart und München an.

Die Messestadt Leipzig erlebt außerdem eine Premiere besonderer Art: Anläßlich eines „Französischen Tages" landet zum ersten Mal eine Überschall-Verkehrsmaschine vom Typ Concorde in der „DDR".

Eine Stadt sucht wieder Anschluß

WR, Flensburg/Hof

Flensburg plant nach zwölf Jahren Unterbrechung wieder einen täglichen Turboprop-Dienst vom Flugplatz Schäferhaus nach Frankfurt. Über die Fluggesellschaft besteht noch keine Einigung, wohl aber über die Tarifstruktur: Der eineinhalbstündige Flug mit zweimotorigen Maschinen soll etwa 289 Mark kosten. Bis zum Fluglotsenstreik 1973 flog Cimber Air (Dänemark) täglich von Flensburg über Kiel nach Hamburg.

Auch die auf 1300 Meter ausgebaute Landebahn des Regional-Flughafens des oberfränkischen Hof ist jetzt für Instrumentenflug zugelassen. Eine zweimotorige DHC-6 Twin Otter bedient die in den LH-Flugplan integrierte Strecke Hof–Frankfurt.

Die „Freiheiten der Luft" regeln den Flugverkehr

Im heutigen internationalen Luftverkehr bestehen acht Freiheiten der Luft. Die ersten fünf wurden seit ihrer Formulierung auf der Luftverkehrskonferenz in Chicago 1944 von vielen Staaten schriftlich anerkannt, die letzten drei sind jüngeren Datums und offiziell noch nicht bestätigt.

Die **1. Freiheit** bedeutet das Recht, das Hoheitsgebiet des Vertragsstaates zu überfliegen (Grafik 1).

Die **2. Freiheit** sichert dem Vertragsstaat das Recht zur nichtgewerblichen Zwischenlandung, zum Beispiel für Kraftstoffaufnahme – allerdings ohne das Recht zur Aufnahme von Passagieren, Fracht oder Post (Grafik 2).

Die **3. Freiheit** gewährt das Recht zur Aufnahme aller drei Kategorien im Heimatstaat und ihre Absetzung im Staat des Vertragspartners (Grafik 3).

Nach der **4. Freiheit** besteht das Recht, zur Beförderung in die Heimat Luftfracht und Post im Vertragsstaat aufzunehmen (Grafik 4).

Die **5. Freiheit** regelt das Recht, Fluggäste, Fracht und Post zwischen zwei Vertragsstaaten zu befördern. Der Flug muß im Heimatstaat beginnen oder enden (Grafik 5).

Die **6. Freiheit** beinhaltet das Recht zur Beförderung von einem Vertragsstaat in den Heimatstaat und von diesem weiter in einen anderen Vertragsstaat oder umgekehrt.

Die **7. Freiheit** regelt den Verkehr ausschließlich zwischen Drittstaaten ohne Verbindung mit dem Heimatstaat und ist in der Praxis des Linienverkehrs kaum anzutreffen.

Die **8. Freiheit** schließlich, das Kabotagerecht, befaßt sich mit der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post innerhalb eines Staates – in der Regel wird es nur jeweils einheimischen Unternehmen gewährt.

Einer liberalen Haltung im Luftverkehr setzte den USA in Chicago als Wortführer nicht etwa die Sowjetunion – sie war dort gar nicht vertreten –, sondern Großbritannien Widerstand entgegen. Nicht das Abkommen selbst, sondern lediglich zwei Annexe, die „Transitvereinbarung" und die „Transportvereinbarung", enthalten daher Übereinkünfte zu den Luftfreiheiten: Artikel 1 der Transitvereinbarung die Freiheiten 1 und 2, Artikel 1 der Transportvereinbarung die Freiheiten 1 bis 5. Die Transitvereinbarung haben bis heute 65 Staaten unterzeichnet; die Transportvereinbarung hingegen, nachdem die USA 1946 ihre Unterschrift wieder zurückzogen, von damals immerhin 22 heute nur noch elf Signatarstaaten.

Mit Großbritannien aber schlossen die USA im Februar 1946 überraschend das protektionistische „Bermuda-Abkommen". Dort erstmals formulierte Bestimmungen, wie die genaue Benennung der vorgesehenen Fluggesellschaften und ihrer Kapazität, wurden unter dem Schlagwort „Bermuda-Klausel" Vorbild für zahlreiche ähnliche Abkommen auf der ganzen Welt, die faktisch die ursprüngliche Idee der Freiheiten der Luft wieder starken Vorbehalten unterwarfen. (WR)

60 Jahre Deutsche Lufthansa – ein Stück deutsche Luftfahrtpolitik

Von WERNER DOLLINGER

Vor 60 Jahren wurde in Berlin durch den Zusammenschluß der Deutschen Aero AG und der Junkers Luftverkehr AG die Deutsche Luft Hansa gegründet. Der Zweite Weltkrieg unterbrach eine erfolgreiche Entwicklung.

Der Wiederbeginn 1955 war nicht leicht. Aber die Deutsche Lufthansa hat es geschafft, sich sehr schnell wieder in die Spitze im Weltluftverkehr vorzuarbeiten. Der Kranichvogel am Leitwerk der Flugzeuge symbolisiert heute weltweit Qualität. Für uns garantiert die Gesellschaft Verbindungen in alle Teile der Welt.

Die Prognosen für den Weltluftverkehr sind günstig. Es drängen aber immer mehr Luftverkehrsgesellschaften auf den Markt. Der Konkurrenzkampf wird härter, und die Probleme, die mit Überkapazitäten verbunden sind, werden eher größer. Die Marktkräfte bedrängen zunehmend den durch ein Geflecht von internationalen und bilateralen Abkommen in bestimmten Bahnen gehaltenen Luftverkehr. Forderungen nach mehr Wettbewerb zwingen die Bundesregierung zu ständigem Überdenken der eigenen Position.

Wo immer die Voraussetzungen es zulassen, muß der Wettbewerb das Steuerungsinstrument sein. Ohne einen Mindestordnungsrahmen geht es freilich nicht. Ein ruinöser Wettbewerb würde nämlich niemandem nutzen. Oberstes Ziel muß ein stabiler, verläßlicher und damit sicherer internationaler Luftverkehr sein.

Die von der Deregulation des Luftverkehrs in den USA ausgehenden Impulse, so wenig übertragbar die dortigen Verhältnisse sind, und die Verpflichtungen aus dem EG-Vertrag erzwingen geradezu eine schrittweise Liberalisierung des Luftverkehrs, wo immer sich Teilmärkte dazu anbieten.

Für die Europäische Gemeinschaft liegt dazu ein Beschluß der Regierungschefs der Mitgliedsländer auf dem Tisch: Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes, auch im Dienstleistungsbereich, bis zum Jahre 1992. Der Luftverkehr ist davon nicht ausgenommen.

Die europäische Luftfahrtpolitik darf aber nicht zu einer Spaltung des europäischen Marktes führen, denn nicht alle unsere westlichen Nachbarstaaten sind Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft. Außerdem muß eine Abkopplung des europäischen Luftverkehrs von den weltweiten Luftverkehrsmärkten unter allen Umständen vermieden werden.



Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger

Von diesen Prämissen muß die europäische Luftfahrtpolitik ausgehen. Wir werden versuchen, zwischen den Mitgliedsländern mit mehr beharrenden Vorstellungen und den Kräften, denen der Liberalisierungszug zu langsam geht, zu vermitteln. Wir müssen zu einer Auflockerung des vielfach als zu starr angesehenen Tarifgenehmigungsverfahrens kommen, den Marktzugang erleichtern und die Kapazitätsbestimmungen flexibler gestalten. Ich hoffe, daß auch die Deutsche Lufthansa diesen Weg aktiv mitgeht, weil er in ihrem eigenen wirtschaftlichen Interesse liegt. Wer expandieren will, muß ständig um neue Produktions- und Absatzwege bemüht sein.

Bei allen Überlegungen zu einer schrittweisen Liberalisierung des Linienverkehrs in Europa wird man die komplementäre Rolle des Charterverkehrs gegenüber dem Linienverkehr und die damit verbundene stimulierende Wirkung auf den Wettbewerb im Auge behalten müssen.

Der Charterverkehr, der für die Urlaubsgestaltung unserer Bürger eine überragende und nicht wegzudenkende Bedeutung hat, darf nicht das Opfer auf dem Altar der Liberalisierung sein. Daß er frischem Wind durchaus gewachsen ist und sich nicht umblasen läßt, hat er in den vergangenen 30 Jahren immer wieder bewiesen.

Im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses steht die Sicherheit in der Luftfahrt. Hier darf es keine Kompromisse oder Nachlässigkeiten geben. Deshalb müssen die Einrichtungen der Flugsicherung ständig dem technischen Entwicklungsstand angepaßt werden, müssen die deutschen Verkehrsflughäfen die internationalen Sicherheitsnormen erfüllen, kurz: Unser Luftfahrtsystem wird auf dem nach menschlichem Ermessen höchsten Sicherheitsstandard gehalten.

Die Bundesrepublik Deutschland ist bereit und gerüstet, den künftigen Herausforderungen des internationalen Luftverkehrs zu begegnen, an seinem Wachstum teilzunehmen.

Probleme mit einem Markt, in dem die Kapazitäten zu schnell wachsen

Von GERD BRÜGGEMANN

Immer noch umgibt weltweiter Glanz die internationale Luftfahrt, auch wenn die Romantik der frühen Jahre verlorengegangen ist. Immer noch ist da das Image der Grenzenlosigkeit, der Verbindung von Kontinenten, über Ozeane und Wüsten hinweg, obwohl doch nirgendwo der Protektionismus hemmungsloser ist, der Chauvinismus hartnäckiger, der Nationalismus größer geschrieben wird. Auch die finanzielle Solidität, die doch hier nötiger ist als überall sonst, ist brüchig, notdürftig verdeckt vom Hochglanz einer realitätsfernen Werbung, mühevoll erhalten aus staatlichen Haushalten.

Die internationale Luftfahrt ist eine beladene Branche. Selbst in den Jahren 1984 und 1985, als ein Aufschwung die Weltwirtschaft erblühen ließ, blieben die Erträge bescheiden, gelang es nicht, die aufgehäuften Schulden nennenswert zu verringern.

Es hat den Anschein, als sei die Branche nicht willens oder in der Lage, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Denn tatsächlich waren die krisenhaften Erscheinungen der siebziger Jahre und der ersten Häfte dieses Jahrzehnts ja nicht nur der weltweiten Rezession und den zwei Ölkrisen zuzurechnen.

Luftfahrtindustrie ist eine anfällige Branche

Sie waren zum erheblichen Teil selbst verschuldet, verursacht durch Überkapazitäten, die durch eine Fehleinschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung entstanden waren. Solche Gefahr besteht unverändert. Der Aufbau neuer Kapazitäten im Luftverkehr geht erheblich schneller, als es der an sich sehr stabile Aufschwung der Wirtschaft rechtfertigen würde. Die Luftfahrtindustrie bleibt eine anfällige Branche. Selbst in guten Jahren, so stellte der Generaldirektor des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA, Günter O. Eser, jüngst erst wieder fest, verdient die Branche „nicht annähernd genug, um neben der Kostendeckung auch noch genügend Mittel für dringend notwendige Investitionen bereitzustellen".

Vor solchem Hintergund, der nicht einmal besonders düster gezeichnet ist, macht die Deutsche Lufthansa, deren 60. Geburtstag in diesem Report gefeiert werden soll, eine besonders gute Figur. Denn natürlich geben die geschilderten Globalzahlen keine Auskunft über die Lage einzelner Gesellschaften. Während eine ganze Reihe von Unternehmen trotz gestiegener Nachfrage und höherer Erträge auch weiterhin mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, überstanden andere die Jahre des Niederganges relativ unangefochten. Dazu gehört auch die Deutsche Lufthansa. Sie konnte dank weiser Vorausschau bei ihrer Flottenpolitik und hoher Qualität ihres Angebotes 1984 das beste Ergebnis ihrer Geschichte erzielen.

Die Lufthansa gehört heute zu den führenden Luftverkehrsgesellschaften der Welt. Neben der Flottenpolitik, die seit langem nach der Maxime konzipiert wird, daß das technisch modernste Fluggerät immer auch das wirtschaftlich vernünftigste ist, haben dazu vor allem Eigenschaften beigetragen, die weltweit als typisch deutsch gelten: Gründlichkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Es darf angenommen werden, daß sie auch künftig lufthanseatische Geschäftspolitik bestimmen.

Wenn sich dennoch Zweifel und Fragen melden, so deshalb, weil – hervorgerufen auch durch die Ausführungen, die von den zuständigen Vorstandsmitgliedern in diesem Report zu lesen sind – der Eindruck entstehen kann, als sei die deutsche Fluggesellschaft dabei, sich ein wenig von der bewährten Flottenpolitik der Zurückhaltung zu lösen. Offenbar wird bei der Lufthansa das Wachstumspotential des Weltmarktes für so groß gehalten, daß es notwendig wird, die Kapazität der Lufthansa-Flotte im Laufe der nächsten 15 Jahre auf 250 Maschinen zu verdoppeln.

Nun rechnet allerdings auch die IATA damit, daß der internationle Luftvekehr im Laufe dieser 15 Jahre mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von fünf Prozent wachsen werde. Man darf bei solchen Prognosen indes die regionale Streuung nicht übersehen. Während auf den Märkten Europas und Nordamerikas das Wachstum deutlich unterdurchschnittlich sein wird, erwarten die Experten vor allem im ostasiatisch-pazifischen Raum eine ganz erhebliche Verkehrsausweitung. Es darf bezweifelt werden, daß die europäischen Fluggesellschaften, und damit auch die Lufthansa, daran in entsprechender und offensichtlich erhoffter Weise partizipieren können.

Airlines als Symbole nationalen Stolzes

Das gilt um so mehr, als die Widerstände, die der ohnehin eingeschränkten Freiheit des internationalen Luftverkehrs entgegenstehen, eher größer als geringer zu werden scheinen. Nationale Souveränität und mehr noch nationaler Stolz der Länder dieser Welt lassen eine wirtschaftlich vernünftige internationale Luftverkehrspolitik kaum zu. So wenig ein Staat glaubt, ohne eigene Streitkräfte auszukommen, so wenig ist er willens, auf eine nationale Fluggesellschaft zu verzichten, was immer sie auch koste. Beispiele gibt es in Fülle.

Wenig ist in absehbarer Zeit auch von einem gemeinsamen europäischen Luftverkehrsmarkt zu erwarten, so sinnvoll und nötig er sein mag. Bisher sind nicht einmal die ersten Millimeter in seine Richtung zurückgelegt, auch wenn schon viel Papier beschrieben worden ist. Der Grund sind hier wie anderswo nationale Vorstellungen, die der Markterweiterung und Liberalisierung im Wege stehen.

Die Lufthansa ist also auch an ihrem 60. Geburtstag gut beraten, wenn sie ihre langfristigen Investitionsentscheidungen nicht an globalen Schätzungen orientiert, sondern an dem, was der eigene Markt hergibt. Das gilt um so mehr, als für Fehlentscheidungen der Steuerzahler einzustehen hätte, den die Fluggesellschaft in den vergangenen Zeiten nicht in Anspruch nehmen mochte. Es wäre schade, wenn sich dies änderte.

Tatsächlich darf, unabhängig von allen Wachstumsschätzungen im Welt-Luftverkehr, nur eines als sicher gelten: Das Angebot wird im Zweifel immer größer sein als die Nachfrage zu kostendeckenden Preisen.

Drei Namen prägten den Wiederaufbau

Über den Neubeginn der Deutschen Lufthansa nach dem 2. Weltkrieg kann man nicht berichten, ohne die Namen von wenigstens drei Männern zu nennen, deren Wirken entscheidend dazu beitrug, daß die Gesellschaft wieder zu Rang und Ansehen kam: Hans M. Bongers, Gerhard Höltje und Dr. Herbert Culmann.

Hans M. Bongers, ein Lufthanseat der allerersten Stunde, war der letzte Verkehrsleiter des Unternehmens gewesen. Er mochte sich nach dem verlorenen Krieg nicht mit der Tatsache abfinden, daß es die Lufthansa nicht mehr geben sollte, und begann schon im Jahre 1951 mit Wissen und im Auftrag des damaligen Bundesverkehrsministers Seebohm mit den vorbereitenden Arbeiten. Bongers erreichte sein Ziel, wieder Flugzeuge mit dem Kranich am Leitwerk fliegen zu sehen. 1953 wurde die Luftag AG gegründet, aus der 1954 die Deutsche Lufthansa wurde. Ein Jahr später begann der Flugbetrieb. Bongers wurde das erste Vorstandsmitglied der neuen Lufthansa, die er bis zum Jahre 1965 leitete. Weitere sieben Jahre gehörte er dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an.

Gerhard Höltje trat 1932 als Ingenieur in die Dienste der Lufthansa. Bei Kriegsende war er Leiter der Versuchsabteilung. 1951 stieß er als Techniker zum Kaufmann Bongers und wurde mit ihm zusammen Vorstand der neuen Gesellschaft. In den Jahren bis 1972, als er aus Altersgründen ausschied, schuf er die technischen Standards, die das Unternehmen auszeichnen und konzipierte langfristig die erfolgreiche Flottenpolitik, von der die Lufthansa heute noch profitiert. Mit welcher Zielstrebigkeit er seine Aufgabe anging, macht das Beispiel der Boeing 737 deutlich, die von der Lufthansa zusammen mit dem amerikanischen Flugzeughersteller für den innerdeutschen Luftverkehr entwickelt und ab 1968 von der deutschen Fluggesellschaft als erster eingesetzt wurde. Höltje, der bis 1978 auch dem Aufsichtsrat der Lufthansa angehörte, war in den Jahren 1968/69 auch Präsident des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA.





Die beiden langjährigen Vorsitzenden des Vorstands, Hans M. Bongers (links) und Dr. Herbert Culmann (rechts).

Herbert Culmann war Kriegsflieger gewesen; er wurde dann Jurist und begann 1953 als 24. Mitarbeiter bei Luftag, der Vorgängerin der Lufthansa. Unter Bongers nahm er zahlreiche Führungsaufgaben wahr. 1964 wurde er Vorstandsmitglied, 1970 Sprecher und 1972 Vorsitzender des Vorstandes. Culmann erkannte, daß ein modernes Luftverkehrsunternehmen mit dem Staat als Eigentümer nur dann erfolgreich sein kann, wenn es unabhängig von staatlichen Subsidien nach den strengen Regeln von Soll und Haben geführt wird, so frei von staatlichem Einfluß wie möglich.

Er setzte diese Erkenntnis in die Tat um und schuf auf diese Weise der Lufthansa das solide wirtschaftliche Fundament, von dem aus sie unter seiner Leitung zu einem der führenden Unternehmen des Welt-Luftverkehrs aufstieg. Eine politische Intrige, die 1981 im Umfeld der damaligen Regierung Helmut Schmidt gegen ihn angezettelt wurde und deren Drahtzieher bis heute unbekannt geblieben sind, zwang Culmann 1982 zum ehrenvollen, aber vorzeitigen Ausscheiden aus dem Amt. gb

Die Zukunft gestalten und schon heute auf das Jahr 2000 blicken

Von HEINZ RUHNAU

Ansehen und Respekt genießt die Deutsche Lufthansa heute in der Welt. Sie hat sich ihre Position in der Passagier- und Frachtbeförderung mit Fleiß und Beharrlichkeit erarbeitet; die Töchter des Konzerns sind erfolgreich tätig. Kann das Unternehmen diese Rolle im Weltluftverkehr halten oder ausbauen?

Ein Unternehmer muß diese Frage mit ja beantworten. Wäre dies anders, so würde er an der Zukunft seines Unternehmens und an der Wirkung seines Handelns zweifeln. Ich bin überzeugt, daß die Lufthansa eine gute Zukunft hat. Diese Gewißheit ziehen meine Kollegen im Vorstand und ich auch aus der erfolgreichen Vergangenheit der neuen und der alten Lufthansa.

Der erfolgreiche Weg reicht zurück zu jenem 6. Januar 1926, an dem die alte Luft Hansa gegründet wurde. Er ist seither durch drei Merkmale gekennzeichnet geblieben:

- Es gab in der Lufthansa immer Frauen und Männer, die mit Qualifikation, Phantasie und Fleiß das Unternehmen in schwierigen als auch in guten Zeiten vorangebracht haben.
- Eine moderne Flotte war und ist das Prinzip der Unternehmensführung. Der Grundsatz, immer die Spitzentechnologie zum Einsatz zu bringen, um eine hohe Produktivität zu erzielen, hat die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa gesichert.
- Eine hohe Nutzung der vorhandenen *Kapazität durch richtige Planung* sowie ein hohes Maß finanzieller Stabilität haben stets zu einer gesunden wirtschaftlichen Basis beigetragen.

Auf Lorbeeren kann man nicht ausruhen. Es kommt darauf an, die Zukunft zu gestalten. Planend müssen wir schon auf das Jahr 2000 blicken. Wir gehen davon aus, daß im Weltluftverkehr die Rahmenbedingungen für uns günstig sein werden. Die Weltwirtschaft wird moderat wachsen, der Welthandel wird steigen, und die wichtigen Treibstoffkosten werden mindestens stabil bleiben. Vor diesem Hintergrund planen wir schrittweises und gezieltes Wachstum. Wachstumseuphorie wird es nicht geben. Auf unserem Weg wird es mit mittlerer Geschwindigkeit vorwärts gehen – mit einem guten Stück Leidenschaft, aber auch mit Augenmaß.

Auf zwei wichtigen Feldern wird sich das Wachstum vollziehen: in Fernost oder im pazifischen Becken und in der Luftfracht. Fernost hat eine lange Tradition. Schon in den dreißiger Jahren betrieb die Lufthansa mit ihrer Tochtergesellschaft Eurasia gemeinsam mit dem chinesischen Verkehrsministerium innerchinesischen Luftverkehr. Hieran können wir wieder anknüpfen. Das Wachstumspotential ist dort unermeßlich groß. In der Bundesrepublik kommen auf einen Passagier 2,5 Einwohner, in der Volksrepublik China 630.



Staatssekretär a. D. Heinz Ruhnau, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG; Köln.

Die Fracht ist ein relativ junges Betätigungsgebiet des Luftverkehrs. Hier findet, wie schon bei der Passagierbeförderung geschehen, eine anhaltende Verschiebung vom See- zum Lufttransport statt. Die Güter werden im Volumen und Gewicht geringer, aber ihr Wert nimmt zu. So nimmt die Bedeutung der im Verhältnis höheren Luftfrachtkosten ab. Besonders die Güter hochentwickelter Technologie müssen mit dem Flugzeug transportiert werden. Die Kapitalbindungskosten wären sonst zu hoch.

Der Markt wird uns weiterhin Chancen geben. Bisher haben wir sie erfolgreich wahrgenommen. Das kann auch für die Zukunft gelten, wenn wir wettbewerbsfähig bleiben. Der Wettbewerb im Luftverkehr ist schärfer geworden. Neue Anbieter sind hinzugetreten mit günstigen Produktionskosten. Besonders auf dem Nordatlantik hat wieder einmal ein Verdrängungswettbewerb eingesetzt. Unsere amerikanischen Konkurrenten haben die Kapazitäten über ein verantwortbares Maß weiter aufgestockt; 70 Prozent im Sommer 1985. Aber auch mit einer solchen Herausforderung muß unser Unternehmen fertig werden. Das wird allerdings auch Augenmaß auf der Seite unserer Tarifpartner verlangen. Denn die Personalkosten unserer Hauptkonkurrenten sind inzwischen niedriger als unsere. Deshalb sehen wir mit einer gewissen Sorge auf die Lohnrunde im Frühjahr 1986. Die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter können aber langfristig nur gesichert werden, wenn das Unternehmen nicht überfordert wird. Der Wettbewerb hat auf der anderen Seite unsere Kräfte jung erhalten. Solange dieser Wettbewerb fair und die Bedingungen für alle Teilnehmer gleich bleiben, werden wir uns auch in Zukunft in ihm behaupten können. Wir vertrauen auch weiterhin auf die Unterstützung unserer Regierung besonders dort, wo der Wettbewerb durch Protektionismus und Subvention zu unseren Lasten verfälscht wird.

Die neue Lufthansa ist nun schon älter als die alte. 30 Jahre besteht sie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Die erste Lufthansa erlebte nur ihren 19. Geburtstag, und fast sah es so aus, als ob es keinen Neubeginn geben würde. Aber engagierte Manager der alten Lufthansa hatten das Ziel nicht aus den Augen verloren. Jüngere schlossen sich an. Männer wie Hans M. Bongers und Dr. Herbert Culmann stehen für eine Generation, die sich nach 1945 wieder auf den Weg machte, um eine neue Lufthansa zu gründen. Mit Weitsicht und unternehmerischem Wagemut gingen sie ans Werk. Wir feiern heute einen Geburtstag, bei dem wir auch ihnen und allen, die dabei waren, für ihre Leistung und ihren Einsatz danken.



Aus dem Inhalt



VIELFLIEGER
COMPUTER
FLUGSICHERUNG

Ein kurzer Schlaf gegen den „Jet-lag"

Vielflieger, zum Beispiel Geschäftsleute, die mehrfach im Monat mal in Richtung Osten, mal zum Westen interkontinentale Strekken befliegen, stellen immer wiederkehrende Fragen. Zum Beispiel:

Darf ich während des Fluges die großen Menüs essen? – Manager müssen oft unmittelbar nach einem langen Flug in eine geschäftliche Besprechungen. Diesem Personenkreis wird empfohlen, nicht das komplette angebotene Menü mit „Nachschlag" durchzuessen: Eine Vorspeise, das Hauptgericht, unter Weglassen der Suppe, nicht zu viele Beilagen, als Nachtisch Obst und den Cognac oder Likör zum Kaffee weglassen.

Bei Einhaltung dieser Regel wird man nicht über ein zu großes Müdigkeitsgefühl nach dem Essen klagen müssen. Gar nichts zu essen ist auch nicht richtig. Der Passagier rutscht dann leicht in eine Hypoglykämie: Der Zuckerspiegel sinkt sehr ab.

Darf ich schlafen? – Wer während des Fluges schlafen möchte und dieses so ohne weiteres nicht kann, sollte sich vom Hausarzt ein leichtes Schlafmittel geben lassen und statt sich den Film anzusehen, versuchen zu schlafen, er sollte sich von der Stewardeß eine Augenklappe geben lassen und starken Kaffee meiden.

Bei Interkontinentalreisen mit Hin- und Rückflug in kurzer Zeit: Wenig Alkohol trinken. Nicht versuchen, über längere Zeit mit Schlafmitteln einen nächtlichen Durchschlaf am Bestimmungsort zu erreichen. Lieber schriftliche Arbeiten erledigen, falls man zu ungewohnter Stunde aufwacht. Den Terminplan so legen, daß nach dem Mittagsmahl eine oder zwei Stunden Schlaf möglich sind. So ist schneller das „Jet-lag"-Phänomen überwunden. HELMUT BAARK

Daten-Zauber für Lufthansa-Kunden

Von JOACHIM WEBER

Der Computer scheint alles zu wissen: Er weiß, daß vom 8. bis 11. Februar in Rio de Janeiro der Karneval ausbricht, wann der HSV auf eigenem Platz spielt, wann der Erwachsenentag in Tokio oder der Labour Day in Sydney gefeiert wird. Er weiß auch, zu welchen Zeiten und mit welchen Fluggesellschaften man am 15. Januar von Tokio nach Hongkong oder von San Francisco nach Houston fliegen kann, und teilt seine Erkenntnisse bereitwillig per Bildschirm mit.

Die Rechenanlage, die diese Informationen auf jedes der etwa 5500 angeschlossenen Terminals (davon 3000 bei deutschen Reisebüros, die an das START-System angeschlossen sind, und 2500 in Lufthansa-Büros und -Außenstationen) zaubert, steht in der Frankfurter Lufthansa-Basis. Terminkalender oder Flugplan, geführt für jeden der 136 Orte in 79 Ländern, die das Unternehmen anfliegt, sind allerdings nur Nebenleistungen des Systems, wenn auch wichtige.

Für den Kunden am augenfälligsten dürfte seine Funktion als Reservierungs-„Kartei" sein. Wer heute schon einen Flug für die ersten Januar-Tage 1987 buchen möchte, kann das getrost tun. Denn sämtliche Flüge der Deutschen Lufthansa (LH) – durchschnittlich immerhin 500 pro Tag – sind mitsamt ihren wesentlichen Plan-Daten (wie Maschinentyp oder Sitzplatzzahl) für ein Jahr im voraus abgespeichert.

Dabei geht der Computer (korrekter: Die Software, die ihn steuert) immer weiter ins Detail. Sind es bislang nur die Erste-Klasse-Passagiere, die einen ganz bestimmten Sitzplatz schon im voraus reservieren lassen können, so werden in absehbarer Zukunft auch die (voll zahlenden) Passagiere im hinteren Teil der Maschinen in diesen Genuß kommen.

Damit entwickelt sich das elektronische System immer mehr auch zum Marketing-Vehikel. Wulf Burmeister, Chef der Verkaufssteuerung bei der Deutschen Lufthansa, ist fest davon überzeugt: „Der Verkäufer im Reisebüro oder in anderen Verkaufsstellen verkauft in Zukunft bevorzugt das, was er im Reservierungssystem am einfachsten, klarsten und sichersten findet. Die Entscheidung am Markt wird sich damit immer mehr auf das System konzentrieren."

Dazu gehört auch der Ausbau der Elektronik zum Rundum-Informationssystem: „Mit dem Blättern in Flugplänen wird sich künftig kaum noch jemand abgeben", meint Burmeister. Die schnelle Antwort vom Terminal – das auch noch über den Streik in Venedig oder den Nebel in Oslo Bescheid weiß – löst solche langwierigen Prozeduren zunehmend ab, und der Kunde ist ob der prompten Bedienung zufrieden.

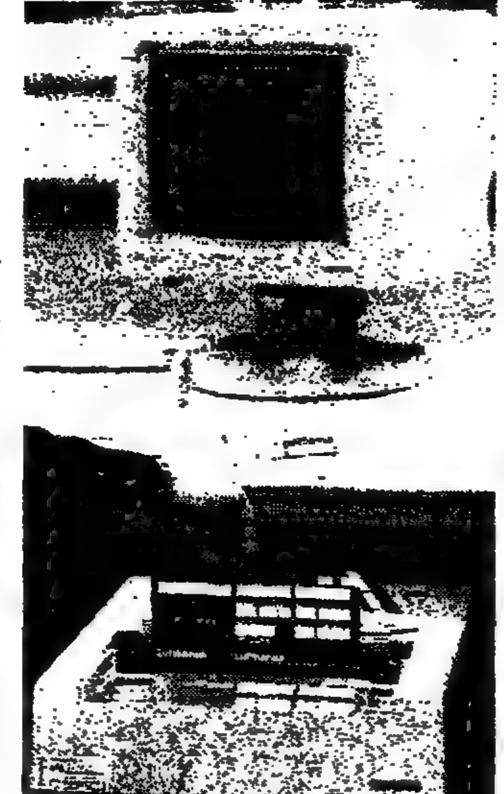
Dieser Zufriedenheit dient das System auch da, wo der Kunde sie ganz besonders zu schätzen weiß, dann nämlich, wenn er Sonderwünsche hat. Ob ein afrikanisches Staatsoberhaupt für einen Langstreckenflug das genaue Menü vorschreibt, ob ein Passagier zum Geburtstag eine Flasche Sekt, oder aber ein Paar auf der Hochzeitsreise einen Blumenstrauß bekommen soll – alles wird ins System eingegeben.

Die Erfüllung dieser Sonderwünsche zwischen koscherem Essen und Krankentransport wird dann allerdings von einer Abteilung in Frankfurt zentral „von Hand" bewerkstelligt. Da gehen Orders an die Küche, oder ans technische Personal, da werden gesonderte Begleitpersonen für unbeaufsichtigte Kinder (UM) abgestellt oder Vorkehrungen für den reibungslosen Transport von Schwerbehinderten getroffen.

30 000 solcher Extra-Wünsche, die rund um die Welt geäußert werden, gilt es jeden Monat zu erfüllen. Das sind 360 000 im Jahr – bei 15 Millionen Passagieren, für die (so oft wird storniert oder geändert) etwa 45 Millionen Reservierungen in den Computer einzugeben sind.

Doch mit dem eigentlichen Kundendienst sind die Funktionen der Rechnerzentrale noch längst nicht erschöpft. Auch in der internen Organisation und Überwachung des Flugverkehrs spielt sie eine wichtige Rolle. So besteht die Aufgabe der Verkaufssteuerung nicht zuletzt darin, die Auslastung der Maschinen und das Buchungsverhalten der Passagiere auf allen Flügen im Auge zu behalten, um wichtige Weichen zur optimalen Nutzung des Fluggeräts richtig zu stellen.

Da gilt es zum Beispiel, die Höhe der möglichen Überbuchungen für bestimmte Flüge festzulegen, um zu vermeiden, daß die „no-shows" (Passagiere, die sich zwar Plätze reservieren lassen, aber nicht erscheinen) für gar zu große Lücken in den Sitzreihen sorgen. Auch die Verteilung der Platzkontingente für Vollzahler, Touristen und Spartarifler wird immer wieder aufs Neue festgelegt, um möglichst viele Plätze „gut" zu verkaufen.



Auch am Flugscheinschalter sorgen Computer für eine schnelle Abfertigung.

Je feinfühliger an all diesen (und weiteren) Parametern „gedreht" wird, um so rentabler wird das Fluggeschäft. Auch für diese Arbeit liefert das System alle Informationen: Mit welchem Vorlauf werden welche Kategorien gebucht, welche Anteile entfallen auf die einzelnen Passagiergruppen, und wie ist die Pünktlichkeit beim Check-in (wichtig für die Länge der Wartelisten)?

Mit den Millionenzahlen von Daten, die für diese Aufgaben benötigt werden, sollte die Leistungsfähigkeit einer Datenverarbeitungsanlage allmählich erschöpft sein. Doch weit gefehlt: Da ist auch noch Platz für die Überwachung des aktuellen Betriebsablaufs.

12. Dezember 1985, 16.00 Uhr. Das Flugzeug D-ABKF „Saarbrücken", eine Boeing 727 E, ist mit dem Flugkapitän XYZ gerade auf dem Flug nach Nizza. Seine bisherige Gesamtflugzeit beträgt 26 246 Stunden, davon wurden vier Stunden und 16 Minuten heute geflogen. Insgesamt hat die Maschine 24 760 Flüge (Starts und Landungen) hinter sich: wenn sie in Nizza gelandet ist, einen zusätzlich.

Auch diese Informationen, einschließlich der Daten der letzten Inspektionen, kommen blitzschnell auf den Bildschirm. Abrufbereit stehen auch sämtliche Flüge des Tages mit ihren Plan-Abflugs- und Ankunftszeiten, den tatsächlichen Zeiten und der Analyse der Verspätungen. Zu den 15 Minuten, die es beim Start nach Nizza waren, so ist zu erfahren, haben Probleme bei der Gepäckanlieferung fünf Minuten und Schwierigkeiten beim Stauen zehn Minuten beigetragen. Auch diese Daten werden ständig ausgewertet, um die Qualität der eigenen Dienstleistungen zu verbessern.

Die gesamte Leistungsfähigkeit des Systems zeigt sich erst dann so richtig, wenn es wichtige Änderungen in den Abläufen gibt. Hat zum Beispiel eine Maschine so viel Verspätung, daß für ihren nächsten Flug eine Ersatzmaschine eingesetzt werden muß, dann werden nach der Eingabe dieser Änderung in den Computer sämtliche betroffenen Datenbestände mitgeändert – beispielsweise für die Reservierung oder die Frachtabwicklung.

Im Hintergrund solcher Leistungen stehen zwei Großcomputer – einer für die Passagier-Reservierung und einer für die Luftfracht. 62 Anfragen kann der Reservierungs-Rechner in der Sekunde beantworten, an Spitzentagen kommt er auf 2,5 Millionen solcher Frage-Antwort-Transaktionen. Sein „Gedächtnis" besteht aus 16 Magnetplatteneinheiten, die zusammen 256 Millionen Zeichen speichern können.

Und damit die ganze Apparatur wirklich permanent einsatzbereit ist, hat der Lieferant Sperry Univac eine 40köpfige Wartungsmannschaft bei der Lufthansa stationiert, die rund um die Uhr den Service des Computers sicherstellt.

Die Flugsicherung stößt an neue Grenzen

Von FRANZ OLBERS

Als 1953 die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) ins Leben gerufen wurde, flogen nur wenige Verkehrsflugzeuge mit Reisegeschwindigkeiten im Bereich von 300 bis 500 Kilometern pro Stunde. Kontrolle ohne das Hilfsmittel Radar war problemlos möglich.

Gestaffelt wurde überwiegend nach Zeit im Raum oder Flughöhe. Jedes nach den Instrumentenflugregeln verkehrende Luftfahrzeug wurde mit einem Schutzpuffer in Form eines Luftraumes versehen. Dieser bestand in der Horizontalen normalerweise in einem Längsabstand von zehn Minuten oder in einem 300 Meter (1000 Fuß) messenden Höhenabstand. Bei einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von 400 km/h ergab das eine horizontale Distanz von etwa 65 Kilometer zweier Flugzeuge. Bei dem damaligen Verkehrsumfang konnte man mit dieser Art der Kontrolle durchaus leben.

Kaum eine andere Verkehrsart hat dann in den Folgejahren derart zugelegt wie der Luftverkehr. Zwei Gegenüberstellungen sollen das verdeutlichen.

Düsenverkehr brachte das Ende erprobter Verfahren

Im Jahr 1953 betrug die Zahl der an den deutschen Verkehrsflughäfen abgewickelten Starts und Landungen ganze 160 000. Im Jahr 1983 wurden über 1,2 Millionen Flugbewegungen gezählt. Bei Überflügen, die ohne Zwischenlandung den deutschen Luftraum durchquerten, stieg die Zahl im selben Zeitraum von etwa 32 000 auf rund 784 000 an.

Seither verdoppelten sich auch die Fluggeschwindigkeiten. Bei einer Reisefluggeschwindigkeit von durchschnittlich 800 km/h wuchs der horizontale Abstand bei Anwendung der bisherigen Längsstaffelung von ursprünglich 65 auf 135 Kilometer zwischen zwei Maschinen in der gleichen Flughöhe. Es liegt auf der Hand, daß diese Art der Kontrolle nicht mehr funktionieren konnte.

Durch den Aufbau der Radarkontrolle war die Flugsicherung in der Lage, die Staffelungsnormen drastisch auf den international festgelegten Mindestwert von fünf Seemeilen oder rund zehn Kilometer Sicherheitsabstand der Luftfahrzeuge zueinander zu senken.

Die Einführung des Radar-Systems vollzog sich binnen weniger Jahre und begann an den internationalen Verkehrsflughäfen. Der nächste Schritt war dann der Aufbau einer flächendeckenden Radar-Überwachung für den gesamten Luftraum der Bundesrepublik. Heute stehen der Flugsicherung neun Mittelbereichsanlagen mit Erfassungsreichweiten von rund 250 Kilometer und zehn Rundsichtanlagen an den Flughäfen mit etwa 100 Kilometer Erfassungsreichweite zur Verfügung.

Keine Problemlösung ohne Flugplan-Koordination

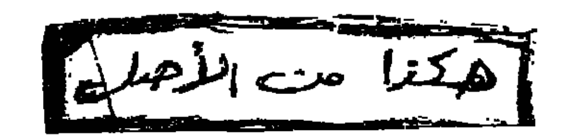
Das heutige Radar-System DERD-MC (Darstellung extrahierter Radardaten über Minicomputer gesteuert) verarbeitet die Daten von sechs Radar-Anlagen zu einer synoptischen Luftlagedarstellung. Identität, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit der Luftfahrzeuge werden direkt am Flugziel dargestellt; aufwendige Identifizierungsverfahren sind überflüssig.

Trotzdem kam es während der Verkehrsspitzen zu Engpässen. Der unkoordinierten Planung der Flugverkehrsgesellschaften und sonstiger Luftraum-Nutzer setzte die Aufnahmefähigkeit des Start- und Landebahnsystems Grenzen.

Nur eine zeitliche Streckung der Verkehrsspitzen böte Entlastung. Flugplankoordination aber hat bisher nur regional zu einer Lösung geführt.

Individuelle nationale Regelungen werden durch internationale Absprachen ersetzt werden müssen, um dieses Problem auf Dauer großflächig zu lösen.

Die heute national betriebenen Flugsicherungs- und Datenverarbeitungssysteme müssen darüber hinaus international kommunikationsfähig gemacht werden. Dieses Verfahren setzt allerdings annähernd gleichen technischen Standard im europäischen Luftraum voraus, und das wird noch einige Zeit dauern. Außerdem sind die Kapazitätswerte sowohl des Luftraumes als auch der einzelnen Flughäfen zu bestimmen und festzuschreiben.



Der Service stabilisiert den guten Ruf

Bordservice – das ist nicht nur das Lächeln des Kabinenpersonals, die Flasche Rotwein, die Durchsage des Flugkapitäns. Das sind so viele Kleinigkeiten wie beispielsweise die Mahlzeit, das Erfrischungstuch, der Drink; zum Bordservice zählt auch die Tageszeitung DIE WELT.

Kleinigkeiten? Um mit dem Rotwein zu beginnen: Rund 297 500 Liter Rotwein nahm die Deutsche Lufthansa (LH) davon 1984 an Bord – im vergangenen Jahr werden es nicht weniger gewesen sein. 4640 Tonnen Zeitungen und Zeitschriften lenkten auch die Vielflieger bis zur er-



sehnten Müdigkeit ab. Die Passagiere tranken etwa 320 000 Fläschchen Champagner und 2,85 Millionen Flaschen Bier, verzehrten 13 Millionen Brötchen – die Kosten der Speisen und Getränke schlagen mit etwa 212 Millionen Mark zu Buche, und noch einmal 116 Millionen Mark an Dienstleistungen für den kulinarischen Bereich. 1100 Köche und Küchenhelfer der LH-Tochter LSG bereiten die Mahlzeiten in modernsten Küchen zu. Nicht nur für die LH – über 100 in- und ausländische Luftverkehrsgesellschaften werden von der LSG bedient.

Keine Frage: Die Gastronomie an Bord bleibt immer noch das Rückgrat der Meinungsbildung über den Bordservice der Fluggesellschaft. Konsequent arbeitet die Lufthansa daher auch in dreitägigen Seminaren an unverwechselbaren Menükonzeptionen.

Zum Service gehört die Rücksicht auf Kunden mit Sonderwünschen; täglich gehen etwa 150 solcher Bestellungen in Frankfurt ein. (WR)

Nach kurzem Tief ist der Markt für Luftfracht wieder im Aufwind

Von ERWIN SCHNEIDER

Die vier Fluggäste, die jüngst an Bord eines Fluges von Helsinki nach Frankfurt waren, wurden behandelt wie „very important persons" – im Kürzel nur VIP genannt. Sogar ein Foto veröffentlichte die Deutsche Lufthansa (LH) von den vier Uhus aus Finnland, die von der „Aktion zur Wiedereinbürgerung des Uhus" in die Bundesrepublik gebracht wurden. Ihre neue Heimat wird demnächst eine große Voliere in der Eifel sein.

Tiertransporte sind für die LH und ihre Frachttochter, die German Cargo Services (GCS) mit Sitz in Frankfurt, etwas alltägliches – mit allen Problemen, die immer wieder auftauchen. Seien es *nun Eintagsküken, die nur* bei einer konstanten Temperatur zwischen 32 und 35 Grad Celsius den Flug überleben oder Rinder oder sensible Reit- und Rennpferde, die betreut werden müssen.

Die Aufmerksamkeit der Fluggesellschaften gilt aber schon lange nicht nur dem Publicity-trächtigen Transportgut wie Lipizzaner-Hengsten oder Rennwagen. Heute kümmert sich das Management intensiver auch um das Massen-Cargo, welches die Linienmaschinen oder die reinen Frachter füllen soll. Begonnen allerdings hat das Frachtgeschäft nach dem Motto „Wir befördern Passagiere, und wenn wir noch ein paar Kisten *mitnehmen können, dann ist uns das* auch recht". Schon 1928 richtete die Luft Hansa einen Spezialdienst ein, der ausschließlich mit Frachtflugzeugen die Strecken Berlin–London und Berlin–Paris bediente.

Das jüngste Beispiel für erfolgreiche Fracht-Akquisition hat die Lufthansa im letzten Monat präsentiert: Einen Vertrag mit General Motors (GM), der im Oktober dieses Jahres beginnen soll und eine Laufzeit von erst einmal fünf Jahren hat. Der US-Autohersteller läßt nämlich die Karosserie seines neuen Cadillac-Modells beim italienischen Designer Pininfarina produzieren. Lufthansa und Alitalia werden die fertigen Karossen von Turin nach Detroit transportieren. Der Wert des Vertrages wurde auf rund 100 Millionen Dollar beziffert. Die Lufthanseaten wollen den auf sie entfallenden Anteil nicht nennen; nur soviel war zu erfahren, daß damit schon „die halbe Miete" für den dritten Frachter des Typs Boeing 747 F, der Ende letzten Jahres in Betrieb ging, verdient wird. Die LH hatte 1982 als erste Fluggesellschaft den Jumbo als Nur-Frachter eingesetzt, mittlerweile schon den vierten bestellt.

Die andere Hälfe der Miete dürfte auch kein Problem darstellen. Denn der Markt für Luftfracht befindet sich – nach einem Tief in den Jahren 1980 bis 1982 mit negativen Wachstumsraten – wieder im Aufwind. Der 12. Dezember 1984 bescherte sogar die Überwindung eines Lufthansa-„Traumziels": Erstmals wurde in einem Jahr die 500 000-Tonnen-Grenze durchstoßen.

Im Geschäftsbericht für 1984 wurden dann über 525 000 Tonnen Fracht, dazu 62 500 Tonnen Post, ausgewiesen; das war ein Plus von 14,8 Prozent gegenüber 1983. Für das Geschäftsjahr 1985 teilte Vorstandschef Heinz Ruhnau seinen Aktionären vor der Hauptversammlung im Juli mit, man werde mehr als 650 000 Tonnen Fracht und Post befördern. Am Konzernergebnis hat die Fracht mittlerweile mit rund zwei Milliarden Mark Umsatz einen Anteil von 25 Prozent.

Geschafft hat die Fluggesellschaft diese letzten ehrgeizigen Ziele vor allem mit ihrer Durchhaltetaktik und dem Konzept des „First Class Cargo Carriers". Als zu Beginn des Jahrzehnts, bedingt durch die weltweite Rezession, die Frachtkapazitäten vielfach leer flogen und renommierte Konkurrenten wie PanAm, British Airways, KLM oder Flying Tigers als größte Cargo-Airline der Welt sich von Fracht-Jumbos trennten und die Nordatlantikdienste drastisch reduzierten, hielt die LH an ihren beiden Jumbo-Frachtern fest, vergrößerte das Frachtvolumen sogar noch, als sie im Zuge der Flottenerneuerung ältere Passagiermaschinen gegen die Boeing 747 Combi austauschte.

Dieser Typ kann sowohl Passagiere als auch Ladung befördern, dabei wird das Sitzplatzangebot von 360 auf 250 reduziert. Der Combi faßt mit einer Zuladung von 35 Tonnen Fracht fast soviel wie ein Nur-Frachter vom Typ Boeing 707 mit seiner maximalen Nutzlast von 37 Tonnen. Die 707-Flotte wurde 1985 mit einem „Gefühl der Wehmut", wie die Vorstandsmitglieder Reinhard Abraham und Werner Utter (zum Jahresende 1985 ausgeschieden) es formulierten, ausgemustert.

Als dann 1983 die Konjunktur nicht nur in der Bundesrepublik, sondern im Sog der USA auch weltweit wieder auf Touren kam, zeigte sich die Richtigkeit dieser Maßnahme. Denn gerade die exportabhängige deutsche Industrie vergab immer mehr Frachtaufträge an die Luftgesellschaften. Mit einem ähnlichen Konzept profitierte auch die Air France von den wachsenden Frachtströmen.

Der Frachten-Boom bringt neue Probleme besonders auf der Nordatlantikroute, die weltweit die gewinnträchtigste geblieben ist. 1984 wurden



Problemloses Laden durch die hochklappbare Frontladetür beim Jumbo-Frachter.

zwischen Europa und den Vereinigten Staaten 1,15 Millionen Tonnen befördert; das war ein Plus von 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Davon wurden 313 Millionen in reinen Frachtmaschinen befördert.

Die Masse der Transporte ging in die USA. In der anderen Richtung aber wurde wegen des hohen Dollarkurses und der damit verbundenen amerikanischen Exportrückgänge oftmals leer geflogen. Wegen der erzielten hohen Tarife war es aber immer noch ein lohnendes Geschäft. Doch das haben jetzt US-Airlines entdeckt, die bisher nicht auf der Atlantikroute vertreten waren – mit dem Resultat, daß sich das Frachtraumangebot in diesem Jahr um rund 5000 Tonnen erhöht hat. Schon beginnen die Tarife zu sinken und Überlegungen werden bei einigen Fluggesellschaften laut, angesichts der schwierigen Finanzierung der Leerflüge, Nur-Frachter wieder abzustoßen.

Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit, die wichtigsten Vorteile der Luftfracht, müssen aber nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden gewährleistet sein. Deshalb hat die Lufthansa ihr modernes Cargo-Terminal auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen vollautomatisiert. 250 Millionen Mark wurden in das Center, das Mitte 1982 fertiggestellt wurde, investiert: 110 Millionen in Transportsysteme, 105 Millionen in Gebäude und 35 Millionen in die Elektronik. Mit dem Boom aber wurden die Kapazitäten zu klein, so daß bis 1991 noch einmal 100 Millionen Mark in den weiteren Ausbau gesteckt werden. Und 100 Millionen werden im gleichen Zeitraum auch für ein Frachtdatenverbundsystem bereitgestellt.

Da aber Marktnischen und Randmärkte im System der Liniendienste kaum aufgespürt und entwickelt werden können, hatte die LH schon 1977 ihre *Cargo-Tochter* gegründet. Ihre Tätigkeit wird im Geschäftsbericht lapidar beschrieben als „betreibt Frachtbedarfsverkehr und bietet als marktgerechte Ergänzung des Lufthansa-Linienverkehrs Voll- und Splitcharterfüge an. Als Frachtbedarfsfluggesellschaft unterliegt sie keiner Betriebspflicht, sie kann Flugplan und Streckenführung kurzfristigen Marktveränderungen flexibel anpassen."

Auch hier hat die Lufthansa im internationalen Wettbewerb Pionierarbeit geleistet, denn bisher ist sie die *einzige Airline mit einer Frachttochter*, die in der Fachwelt den Ruf genießt, in der Markterschließung kreativ zu arbeiten und dabei innovativ und unkonventionell vorzugehen.

1984 hat die German Cargo Services ihre Flotte erneuert und die Kapazitäten ausgeweitet. Vier Boeing 707-Frachter wurden gegen fünf Maschinen vom moderneren Typ DC 8-73, der sparsamer und umweltschonender fliegt, ausgewechselt. Das bedeutete ein Investitionsvolumen von 360 Millionen Mark. Diese Belastung führte erstmals seit der Gründung dazu, daß die GCS für 1984 kein positives Ergebnis erwirtschaftete. Im Rahmen des Gewinnabführungsvertrags wurde der Verlust von 6,6 Millionen Mark von der Lufthansa übernommen. Für 1985 kann die Mutter wieder mit einem Gewinn rechnen. Für 1984 wies die GCS einen Umsatz von 152,6 Millionen Mark aus, 16,5 Prozent mehr als im Vorjahr, und sie transportierte 35 219 Tonnen Fracht.

Frachtaufkommen der Lufthansa 1975–1984

	Fracht[1]	Post[1]
1975	257 417	39 148
1976	304 927	43 104
1977	327 581	45 485
1978	351 513	35 189
1979	399 327	47 730
1980	396 756	54 590
1981	389 934	59 125
1982	394 125	58 520
1983	457 376	57 791
1984	525 143	62 494

[1] In Tonnen; Quelle: Lufthansa-Jahrbuch '85

Luftfrachtverkehr

	international		gesamt	
1.	JAL	2399[1]	Flying Tigers	3319
2.	Lufthansa	2243	JAL	2502
3.	Air France	2175	Air France	2304
4.	Flying Tigers	1976	Lufthansa	2272
5.	KLM	1589	KLM	1589
6.	British Airways	1106	PanAm	–[2]
7.	PanAm	–[2]	British Airways	1110
8.	Alitalia	666	United	852
9.	Swissair	625	Varig	848
10.	Qantas	597	American	694

[1] bezahlte Fracht-Tonnenkilometer TKT in Mill.; [2] nicht angegeben; Quelle: IATA Operating Statistics

Mit klugem Konzept und spezieller Frachter-Flotte baute sich die Lufthansa auch im weltweiten Frachtgeschäft eine geachtete Position auf.



IATA
KRAFTSTOFF
CHINA-FLÜGE
VERKEHRSPOLITIK
DELVAG

Offene Märkte senken den Kerosinpreis

Der Kraftstoffpreis war für die Fluggesellschaften lange Zeit nur einer von vielen Kostenfaktoren. So zahlte die Deutsche Lufthansa (LH) im Jahr 1970, als ihre Gesamtaufwendungen fast zwei Milliarden Mark betrugen, nur 136 Millionen für Kraftstoff. Das entsprach einem Anteil von sieben Prozent. Während der ersten Ölkrise schnellte der Preis 1974 um mehr als 100 Prozent nach oben, von zwölf Pfennig je Liter auf 28 Pfennig. Der Kraftstoff-Anteil am Gesamtaufwand kletterte prompt von sieben auf 15 Prozent.

600 Prozent Kostenanstieg

Die zweite Ölkrise führte von 1979 bis 1981 zu einem weiteren Anstieg des Kerosin-Preises auf etwa 70 Pfennig je Liter – rund 600 Prozent mehr, als 1973 zu zahlen war. Der Anteil am Gesamtaufwand der Lufthansa vergrößerte sich dadurch noch einmal auf über 20 Prozent.

Seit 1981 ist dieser Prozentsatz wieder rückläufig. Er stellt heute aber immer noch den größten Einzelposten nach den Aufwendungen für das Personal dar und hat damit eine Größenordnung erreicht, die für die Prosperität einer Fluggesellschaft von beachtlicher Bedeutung ist. Die Lufthansa bemüht sich intensiv, auf allen angeflogenen Flughäfen möglichst niedrige Preise für die Kraftstoff-Lieferungen auszuhandeln. Dafür liefert der gegenwärtige Käufermarkt gute Voraussetzungen. Dennoch greifen die Kraftstoff-Einkäufer nicht bei jeder Gelegenheit zu: Langfristige Vertragsbindung und regelmäßige Abnahme sind Instrumente, um Lieferanten bei Versorgungskrisen „in der Pflicht" zu haben.

Konkurrenz dämpft Preise

Der Kraftstoffpreis setzt sich aus mehreren Kostenelementen zusammen: Den Kraftstoff-Kosten, den Kosten für Transport und Lagerung sowie weiteren Abgaben. In der Bundesrepublik Deutschland ist das die sogenannte Erdöl-Bevorratungs-Abgabe in Höhe von 0,59 Pfennig pro Liter und eine Konzessionsabgabe an die Flughäfen von 0,83 Pfennig je Liter; viele Länder fordern noch Steuern oder steuerähnliche Abgaben.

Die weltweit erheblich differierenden Kraftstoffpreise sind aber vor allem auf die unterschiedliche Konkurrenzsituation (und die jeweils verschiedenen Wechselkurse für den Dollar als Basiswährung) zurückzuführen. Staatliche Einflußnahmen und Liefermonopole wirken erfahrungsgemäß preistreibend, während die offenen Märkte wie in der Bundesrepublik Deutschland niedrige Preise garantieren. Den günstigsten Vertragspreis zahlen üblicherweise die Fluggesellschaften des Heimatlandes. Denn sie kaufen hier den größten Teil ihres Kraftstoffes: Im Falle der Lufthansa rund die Hälfte ihres 1984 knapp 2500 Millionen Litern pro Jahr betragenden Weltbedarfs.
R. N.

Dreimal wöchentlich nach Peking

Das Sitzplatzangebot der Deutschen Lufthansa nach China wird beträchtlich angehoben. Mit Beginn des Monats April wird die Lufthansa ihr Angebot zwischen Frankfurt und Peking von jetzt zwei auf drei wöchentliche Flüge in beiden Richtungen erhöhen. Auch die chinesische Zivilluftfahrtverwaltung CAAC, das nationale Luftfahrtunternehmen der Volksrepublik China, wird jeweils drei Flüge anbieten. Diese Vereinbarung wurde im Dezember in Peking zwischen Lufthansa und CAAC zum Abschluß der Verhandlungen über den Sommerflugplan 1986 getroffen.

Der Luftverkehr zwischen beiden Ländern, den die Lufthansa im April 1980 aufnahm, hat inzwischen einen derartig expandierenden Umfang erreicht, daß die beschlossene Kapazitätserweiterung notwendig wurde. Zusätzlich zu den bestehenden Verbindungen – sonntags und dienstags ab Frankfurt sowie montags und mittwochs ab Peking – wird der dritte Dienst der Lufthansa donnerstags ab Frankfurt verkehren und freitags ab Peking in Gegenrichtung starten. Die Abflugzeit in Frankfurt ist für 17.50 Uhr vorgesehen, der Abflug in Peking wird um 20.30 Uhr dortiger Zeit. Als Zwischenlandepunkt wurde für beide Richtungen auch 1986 wieder Karachi vereinbart.
(WR)

Die Leistung der IATA für den internationalen Luftverkehr

Von GÜNTER O. ESER

Seit Anfang vergangenen Jahres habe ich bekanntlich eine neue Phase in meinem Beruf begonnen, die ebenso starke Herausforderungen bietet, wie alles, was ich in den 30 Jahren bei der Lufthansa getan habe. Gleichzeitig ist diese Tätigkeit jedoch eine erfrischende Erfahrung und eine Art Entdeckungsreise. Ich war nämlich überrascht über die weite Vielfalt der Arbeitsbereiche innerhalb der IATA, mit denen ich mich schrittweise vertraut gemacht habe und die zu einem wesentlichen Teil direkt dazu beitragen, *Bequemlichkeit, Wahlfreiheit* und Komfort der Flugreisenden zu gewährleisten. Der Öffentlichkeit sind diese Aktivitäten jedoch oft nur zum Teil bekannt. Ihr ist der Internationale Luftverkehrsverband meistens nur im Zusammenhang mit der Tarifkoordination ein Begriff.

- Wer weiß beispielsweise, daß die IATA in den letzten Jahren durch Expertengruppen die Sicherheitsausrüstung und die Sicherheitsmaßnahmen von mehr als 50 großen Flughäfen überprüft hat?
- Wer weiß, daß die IATA eine schnell, kostengünstig und automatisiert arbeitende Verrechnungsstelle betreibt, die die Einnahmen aus dem Verkauf von internationalen Flugscheinen mit mehreren Zwischenlandepunkten im Wert von mehr als zwölf Milliarden Dollar pro Jahr unter jenen Gesellschaften aufteilt, die die Beförderungsleistung tatsächlich erbracht haben?
- Wer weiß, daß die IATA ein Netz von Reiseagenturen verwaltet, das weltweit mehr als 40 000 Verkaufsstellen umfaßt, denen das Publikum hinsichtlich ihrer fachlichen Kompetenz und finanziellen Basis volles Vertrauen schenken kann?
- Wer weiß, daß sich die IATA – zusammen mit Regierungsbehörden und Herstellern – mit dem ganzen Fragenkreis der Flugsicherheit sowie mit technischen Problemen befaßt, die so unterschiedlich sind wie neue EDV-Systeme und Satellitenfernmeldeverbindungen?
- Wer weiß, daß wir ein weltumspannendes Gepäcksystem unterhalten?
- Wer weiß, daß wir regelmäßig Konsultationen mit organisierten Verbrauchergruppen durchführen, die insbesondere die Geschäftsreisenden vertreten?
- Und wer weiß, daß wir ein umfangreiches kostengünstiges Ausbildungsprogramm für Luftverkehrspersonal aus Entwicklungsländern durchführen, an dem bereits mehr als 1000 Personen teilgenommen haben?

Doch das sind nur einige der zahlreichen Aspekte der IATA-Aktivitäten, die in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen haben und künftig eine immer größere Rolle spielen, während die traditionellen Arbeiten der Tarifkoordination wahrscheinlich einen geringen Teil unserer Aktivitäten in Anspruch nehmen werden.

Ich glaube aber, daß die Presse heute unsere Rolle nicht nur besser zu verstehen beginnt, sondern sie auch richtig und vorurteilslos zu schätzen weiß. Bei unserer Generalversammlung Ende Oktober in Hamburg wurden nicht weniger als 284 Journalisten akkreditiert. Da ihre zahllosen Berichte über die Debatten ganz fair und sachlich waren, kam das veränderte Gleichgewicht innerhalb unserer Gesamttätigkeit ganz deutlich zum Vorschein.

Tarifkoordination behält weiter ihre Bedeutung

Damit sei nicht gesagt, daß die Tarifkoordination keine Bedeutung hat. Ganz gewiß kommt ihr Bedeutung zu, denn nur, wenn die Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen der IATA über Tarife und Beförderungsbedingungen sprechen können, werden sie ihren Kunden auch in Zukunft die einzigartige Dienstleistung bieten können, irgendwo in der Welt in einem einzigen Vorgang und in einer einzigen Währung einen Flugschein erwerben zu können, unabhängig davon, wie viele Gesellschaften oder Zielorte davon berührt werden.

Deshalb bin ich recht stolz, daß man mich aufgefordert hat, den Geschicken der IATA vorzustehen, die ihr 40jähriges Bestehen beging und heute mit 140 Gesellschaften aus 110 Ländern ihren bisher höchsten Mitgliederstand verzeichnet.

Unsere Branche hat während der letzten 40 Jahre ein spektakuläres Wachstum erlebt. Ihr Jahresumsatz liegt heute weit über 100 Milliarden Dollar. In diesem Jahr werden allein auf planmäßigen Flügen rund 800 Millionen Passagiere befördert, und für die kommenden Jahre sehen wir ein Jahreswachstum von fünf Prozent voraus. Zusammen mit dem Tourismus dürften die Luftverkehrsgesellschaften bis zum Jahr 2000 Teil des vielleicht größten Wirtschaftszweigs überhaupt werden und beispielsweise die Erdölindustrie übertreffen.

Für ideenreiche Luftverkehrsmanagements bestehen aus meiner Sicht große Entwicklungsmöglichkeiten bei der Ausnutzung der zunehmenden Bedeutung der Freizeit, die sich in der industrialisierten Welt abzeichnet. Doch die Kunden von morgen werden hinsichtich der *individuellen* Gestaltung des Reiseangebots anspruchsvoller werden. Bald werden es Personalcomputer den Reisenden ermöglichen, nach Belieben Tarife und Flugpläne abzurufen, ihre Flüge zu wählen, sich für ein Hotel zu entscheiden, ein Auto zu mieten und andere Einzelheiten ihrer Reise festzulegen. Das bedeutet einerseits, daß ein neues Marketingdenken und erhebliche Investitionen erforderlich sind, aber auch, daß wir uns in eine Richtung bewegen, in der Flugreisen weniger eine öffentliche Dienstleistung sind, sondern eher eine Ware wie Versandhausartikel. Diese Betrachtungsweise hat sich in den *Vereinigten* Staaten bereits durchgesetzt.

Diese neuen Möglichkeiten eröffnen sowohl auf dem Geschäftsreisemarkt als auch für Freizeitreisen neue Perspektiven, und Luftverkehrsgesellschaften, die dieses Rennen gewinnen wollen, müssen Dienstleistungsqualität und Zufriedenheit der Kundschaft als oberste Prioritäten setzen.

ICAO-Abkommen müssen eingehalten werden

Auch das Verlangen nach größerer Liberalisierung – an deren Gestaltung die IATA selbst mitwirkt – sollte den Luftverkehrsgesellschaften größere Freiheit bieten, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen, ihre Produkte wechselnden Marktbedürfnissen anzupassen.

Die letzten Monate haben aber im Luftverkehr auch ihre Schattenseiten gehabt. 1984 war hinsichtlich der Flugsicherheit ein ausgezeichnetes Jahr, eins der besten in unserem Gewerbe, während 1985 – und das müssen wir mit Bedauern feststellen –, gemessen an den zu beklagenden Menschenleben, eines der schlimmsten war. Darüber darf auch nicht die Tatsache *hinwegtäuschen*, daß täglich auf den planmäßigen Diensten zusammengenommen pro Tag mehr als zwei Millionen Passagiere befördert werden.

Bedenkt man, daß beispielsweise alleine in der Bundesrepublik pro Jahr rund 12 000 Menschen auf der Straße umkommen, in den USA im letzten Jahr rund 44 000, erscheinen die etwa 1300 Menschenleben, die wir 1985 weltweit in der Luftbranche zu beklagen hatten, in einer anderen Perspektive. Aber selbst unter diesem Aspekt ist natürlich festzuhalten, daß jeder Todesfall einer zu viel ist.

Ich möchte daher auch nicht sagen, daß dieses eine Abschwächung der Besorgnisse des Luftverkehrs über die Geschehnisse darstellt, und ausdrücklich betonen, daß unsere Mitgliedsgesellschaften, sobald die Untersuchungsbehörden die Ursachen erkannt haben, oder sie erkennbar sind, in Zusammenarbeit mit den Herstellern und den Behörden, alle nur denkbaren Maßnahmen ergreifen, um die Wiederholung solcher Unfälle zu verhüten.

Auch haben *Flugzeugentführungen* leider in diesem Jahr wieder Schlagzeilen gemacht. Ich darf hier wiederholen, was ich schon häufiger festgestellt habe, und das ist, daß es eine klare Zielsetzung unserer Organisation ist, daß jeder, der in die freie Tätigkeit des zivilen Luftverkehrs eingreift, zur Rechenschaft gezogen und bestraft werden muß.

Vielleicht werden die doch sehr schmerzlichen Erfahrungen des Jahres 1985 dazu beitragen, daß einige Staaten einsehen, daß die drei ICAO-Abkommen weltweit anzuwenden und ihre Bestimmungen – und das scheint mir besonders wichtig – einzuhalten sind.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß der Luftverkehr einer der wandlungsfähigsten Wirtschaftszweige ist und bleibt. Er befindet sich in einer guten Ausgangslage, um die Herausforderungen der Zukunft aufzugreifen – auch die Herausforderung einer *größeren Flexibiliät auf den europäischen* und auf anderen ausgereiften Märkten.

Der IATA gehören heute Luftverkehrsunternehmen aller Größenordnungen an, manche von regionaler, andere von interkontinentaler Bedeutung. Doch gemeinsam werden sie auch in Zukunft ein attraktives und unersetzliches Produkt anbieten, und ihr Fachverband wird ihnen dabei helfen, diese unterschiedlichen Fäden weiterhin zu einem weltumspannenden Luftverkehrsnetz zu verknüpfen.



Professor Dr. h.c. Günter O. Eser (oben), 1978 bis 1984 Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa, ist seit Januar 1985 Generaldirektor des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA. – Lufthansa-Stolz auch sie: Die Crew.

Luftverkehrspolitik um die Jahreswende 1985/86: Liberalisierung im Linienverkehr ist notwendig

Von DETLEF WINTER

Eine Momentaufnahme der europäischen Luftverkehrspolitik um die Jahreswende 1985/86 bestätigt den Trend der vergangenen zwei Jahre: Mehr Flexibilität in der Rahmenordnung der Zivilluftfahrt ist die Forderung des Tages. Sie wird von mehr und mehr Staaten und ihren Luftverkehrsgesellschaften aufgegriffen und Schritt für Schritt verwirklicht. Die *„Deregulation" in den USA* – seit Mitte der 70er Jahre in der Diskussion und mit Auflösung des Civil Aviation Board (CAB) formal umgesetzt – schwappt mit dem in atlantischen Beziehungen üblichen „time-lag" auf Westeuropa über.

Dabei machten die Europäer allerdings die für sie schmerzliche Erfahrung, daß Deregulation made in USA Liberalisierung allein des inneramerikanischen Luftverkehrs bedeutet. In ihren Luftfahrtaußenbeziehungen wissen die Vereinigten Staaten von Amerika sich weiterhin sehr wirksam vor unliebsamer Konkurrenz ausländischer Luftverkehrsgesellschaften zu schützen.

In ihrem Memorandum II zur europäischen Luftverkehrspolitik hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaft (EG) in den Kapiteln Preisbildung, Marktzugang, Kapazitätspolitik und Wettbewerbsregeln ihre Vorstellungen zur Liberalisierung des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs vorgelegt. Aufgeschreckt durch die Vorstellung von zwei unterschiedlichen Luftverkehrsordnungen – EG und Rest-Europa – versucht die Europäische Luftverkehrs-Konferenz (ECAC), der alle europäischen Staaten mit Ausnahme der Comecon-Länder angehören, ihrer Rolle als Vordenker gesamteuropäischer Luftverkehrspolitik gerecht zu werden.

Das Europäische Parlament hat im sogenannten Klinkenborg-Bericht die Denkansätze der Europäischen Luftverkehrs-Konferenz weitgehend übernommen und daraus konkrete Vorschläge, zum Beispiel hinsichtlich der Förderung des regionalen Luftverkehrs, abgeleitet. Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften beteiligen sich über ihre Organisation der *AEA mit eigenen Vorschlägen am* Meinungsstreit. Die Zeiten, in denen es vorwurfsvoll hieß: Das Weltluftfahrtkartell bestimmt die Preise und die IATA *reguliert* bis zum Gewicht der Brötchen und dem Abstand der Sitze den Qualitätswettbewerb, gehören der Vergangenheit an.

Die deutsche Luftfahrt ist diesen Veränderungen in der Großwetterlage gewachsen. Die Deutsche Lufthansa (LH) – Benjamin unter den großen Airlines der Weltluftfahrt, weil erst *1955 wieder gegründet*, – *hatte 1984* ein Rekordjahr und das beste Wirtschaftsergebnis ihrer Unternehmensgeschichte. Auch im vergangenem Jahr werden die Leistungen erneut höher liegen als im Vorjahr. Im internationalen Liniendienst nimmt die Deutsche Lufthansa zur Zeit Rang Vier ein.

Der Charterverkehr hat als Ferienzielreiseverkehr insbesondere zu den Mittelmeerländern unverändert hohe Bedeutung. Unternehmen wie zum *Beispiel Condor, LTU und Hapag* Lloyd haben aus dem Charterflug einen deutschen Markenartikel hoher Qualität gemacht. Wettbewerb ist den Charterunternehmen alltäglich. Der deutsche Chartermarkt ist seit 20 Jahren voll liberalisiert.

Der Flughafen Frankfurt-Rhein-Main ist die Drehscheibe des kontinentaleuropäischen Luftverkehrs. Er wird von rund 80 Luftverkehrsgesellschaften regelmäßig angeflogen. Sie verbinden den Flughafen 2200 Mal pro Woche mit 189 Städten in 87 Ländern.

Frankfurt-Rhein-Main ist inzwischen der bedeutendste Flughafen auf dem europäischen Kontinent, der zweitgrößte in Europa und, was den Frachtumschlag anbelangt, der zweitgrößte in der Welt.

Wer wachsen will, muß sich öffnen

Mit der angestrebten stärkeren Dezentralisierung werden auch die Flughäfen München, Düsseldorf, Hamburg und vielleicht auch Stuttgart mehr als bisher in den Interkontinentalverkehr einbezogen werden.

Luftfahrt ist auf weiteres Wachstum eingestellt. Im Linienverkehr unterstellen die Prognostiker eine durchschnittliche Wachstumsrate von vier Prozent pro Jahr. In ihrem Unternehmenskonzept 2000 geht die Deutsche Lufthansa *bis zur Jahrhundertwende* von der Notwendigkeit einer Verdoppelung ihrer Flotte aus. Wer wachsen will, muß sich öffnen. Das gilt ganz besonders im Verhältnis der westlichen Industrieländer untereinander. Daß man im Verhältnis zu Staatshandelsländern, Entwicklungsländern und anderen zentral verwaltungswirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften, zu denen wir ja auch Luftverkehr unterhalten, nicht überall marktwirtschaftliche Regeln *unterstellen oder durchsetzen kann*, versteht sich.

In den rund 30 Luftverkehrsverhandlungen, die das Bundesverkehrsministerium pro Jahr mit den Partnerländern der Bundesrepublik Deutschland führt, geht es praktisch nie um Abwehrverhandlungen, um die Verweigerung zusätzlicher Verkehrsrechte an unsere Partnerländer. Vielmehr haben wir in der Regel Schwierigkeiten, selbst bei voller Reziprozität, zusätzliche Verkehrsrechte für die Deutsche Lufthansa zu erhalten oder müssen uns gegen die Kürzung vorhandener Verkehrsrechte wehren.

Am Beispiel der USA wird deutlich, vor welchen Problemen wir stehen. Im Sommer 1985 verbinden einschließlich Fracht sieben US-Carrier mit in der Passage 147 Wochendiensten zahlreiche Flughäfen in den USA mit Frankfurt, Düsseldorf, München, Stuttgart, Nürnberg und Hamburg. Die US-Fluggesellschaft PanAm bildet unverändert das Rückgrat des Berlin-Verkehrs. Sie hat für diese Dienste in der Bundesrepublik Deutschland 17 Maschinen stationiert und setzt seit Frühjahr 1985 auch zwei Airbusse ein. Diese große Inlandsflotte und die großzügig gewährten 5. Freiheits-Rechte ermöglichen es dieser Gesellschaft, die Bundesrepublik Deutschland als Drehscheibe ihres zentraleuropäischen Verkehrs und ihres Nahostverkehrs in Anbindung an ihre Atlantikflüge zu nutzen.

Demgegenüber bedient die Lufthansa im Sommer 1985 zwölf US-Flughäfen mit 69 Wochendiensten. Sie hat damit die von der amerikanischen *Regierung eingeräumten* Verkehrsrechte ausgeschöpft und ist damit indirekt auch in ihrer Kapazität beschränkt, während umgekehrt die *amerikanischen Fluggesellschaften* im Sommerflugplan 1985 ihre Kapazität um rund 70 Prozent aufgestockt haben.

Wir werden unsere offene Luftverkehrspolitik gegenüber den USA fortsetzen. Es wird jedoch auch notwendig sein, daß die USA sich weiter öffnen. Die Möglichkeit des Anflugs von zwölf US-Flughäfen ist für die Deutsche Lufthansa auf Dauer nicht ausreichend. Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger hat bei seinem Besuch in den USA im November 1985 die Wiederaufnahme von Verhandlungen vereinbart, die diesen für die deutsche Seite unbefriedigenden Zustand ändern sollen.

Es gibt auch schon Beispiele für den erfolgreichen Abschluß solcher und ähnlicher Verhandlungen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die mit Großbritannien getroffene Vereinbarung. Sie sieht eine liberale und flexible Regelung vor in der Weise, daß die Flugliniengesellschaften beider Länder

- alle Punkte im anderen Vertragsland von jedem Punkt im eigenen Land aus bedienen können,
- jeweils zwei Punkte im anderen Land miteinander verbinden können und
- über einen oder mehrere Punkte im anderen Vertragsstaat hinaus nach Punkten in Europa weiterfliegen können.

Freiheit für Sondertarife beträchtlich erweitert

Damit wird insbesondere auch kleineren Flugliniengesellschaften die Möglichkeit gegeben, Flughäfen mit mehr regionaler Bedeutung zu bedienen. *Normaltarife bedürfen* weiterhin der beiderseitigen Regierungsgenehmigung. Für den weiten Bereich der Sondertarife, die insbesondere für den Touristenverkehr von Interesse sind, kommt das vereinfachte Genehmigungssystem entsprechend den Regeln des Herkunftslandes (country of origin) zur Anwendung. Für die Sondertarife werden Preisuntergrenzen vereinbart und damit praktisch Zonentarife eingeführt.

Damit können die jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften auf ihren Markt zugeschnittene Sondertarife entwickeln und beantragen, ohne eine Ablehnung durch die Regierung des Ziellandes befürchten zu müssen. Mit der Vereinbarung ist ein Beispiel gegeben, wie sich die Bundesregierung die Liberalisierung des bestehenden *Luftverkehrssystems* im Verhältnis zu westlichen Industrieländern vorstellt.

Ministerialdirektor Dr. Detlef Winter ist Abteilungsleiter Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium; Bonn.

Tochter Delvag managt Mutters Luftfahrtrisiko

Von HARALD POSNY

Unmögliches ist doch möglich: Eine Tochter ist älter als die Mutter. Als die Luft Hansa durch Fusion von Deutsche Aero Lloyd AG und Junkers Luftverkehr AG entstand, war die Delvag Luftfahrtversicherungs AG *bereits zwei Jahre alt. Als* Aero Lloyd AG wurde sie am 12. August 1924 mit einem Aktienkapital von 50 000 Reichsmark gegründet. Der Geschäftszweck laut Handelsregistereintragung: „Die Versicherung von Risiken aller Art, speziell Flug- und Luftfahrtrisiken."

Mit der Ehe der beiden Luftfahrtgesellschaften wurde die Delvag Teil der Luft Hansa, änderte (zum ersten Mal) ihren Namen in Deutsche Luftversicherungs-AG und gehört seitdem auch zu 100 Prozent der Fluggesellschaft. Dadurch gilt sie nicht zuletzt aufgrund eines Gerichtsurteils in anderer Sache (Gelsenberg) „als ein von der Bundesrepublik Deutschland abhängiges Unternehmen".

Die Lufthansa beschritt schon damals für die Versicherung ihrer Flugzeuge einen neuen, von den üblichen Usancen unterschiedlichen Weg. Sie nahm ihr „Gerät" in Selbstversicherung. Der Grund für eine solche kostensparende Selbstversicherung lag *in den Beiträgen für die Versicherung* der Luftfahrzeuge, die die jungen Luftverkehrsgesellschaften erheblich belasteten. Rund zehn Prozent der gesamten Kosten mußten für die Versicherung aufgewendet werden.

Statt Konzernversicherer Kompositunternehmen

In den 30er Jahren wurde das Vermittlungsgeschäft ausgebaut. Es reichte über den Luftverkehr hinaus in alle Bereiche der Luftfahrt, der Luftfahrtindustrie, des Luftsports und der Luftfahrtforschung. 1954 änderte die Gesellschaft erneut ihren Namen in das umständliche Deutsche Lufthansa Selbstversicherungs-AG. Es wurde nicht nur verstärkt am *Anschluß an die internationalen* Luftversicherungsmärkte gearbeitet, kurz bevor (nach dem Zweiten Weltkrieg) der innerdeutsche und europäische *Flugverkehr durch die Lufthansa* wiederaufgenommen wurde. Die Gesellschaft verlegte auch ihren Sitz von Berlin nach Köln.

Aber mit den Namensänderungen war immer noch nicht Schluß – seit September 1968 heißt die Gesellschaft Delvag Luftfahrtversicherungs-AG. Damit war auch die Zielrichtung *für künftige Aktivitäten* gegeben: Vom Lufthansa-Konzernversicherer zum Versicherer im Luftfahrt- (Unfall und Haftpflicht) Transport- und Rückversicherungssektor, und das international. Seit 1975 hat die Delvag auch die Zulassung als Kompositversicherer, so daß man heute auch Leitungswasserschäden, Glas- und Sturzschäden sowie Einbruchsrisiken bei der Delvag versichern kann.

Auch „Albatros" arbeitet mit Gewinn

Im Luftfahrtbereich sind von Personenschäden über Hängeleitern bis zum „Jumbo", im Transportbereich die Luftfracht, im Rückversicherungsgeschäft auch fremde Risiken versichert. Rund 100 Mitarbeiter zählt die Delvag heute, ihr Beitragsvolumen liegt (brutto) bei 82 Millionen Mark. Davon liegen 63 Prozent im Transport- und 27 Prozent im Haftpflicht-Portefeuille. Und für die acht Millionen Mark Grundkapital führt sie knapp vier Millionen Mark Gewinn an die Lufthansa ab. Zum Wohle der Lufthansa-Aktionäre.

Auf dem Sektor der Transportversicherung nimmt die Delvag ihrem *Geschäftsbericht zufolge durch* die Spezialisierung auf Luftfahrtrisiken eine Sonderstellung ein. Mit diesem Schwerpunkt wurde auf der Grundlage der marktüblichen Allgefahrendeckung ein luftfahrtspezifischer Deckungsschutz und Prämientarif entwickelt, der allen Belangen der Luftfracht-Beförderung gerecht wird. *Im Rückversicherungsbereich* hält die Delvag Rückversicherungs-Anteile an den Flottenversicherungen fast aller Luftfahrtunternehmen.

Der gestiegenen Bedeutung der Versicherungsvermittlung trug die Delvag 1980 Rechnung, als sie die Albatros-Versicherungsdienste GmbH gründete. Neben weltweit betriebener Versicherungsvermittlung für den Lufthansa-Konzern konzentrieren sich die Albatros-Aktivitäten besonders auf die Bereiche Touristik und Kongresse. Auch Albatros arbeitet mit Gewinn: In den Kapitalerträgen der Delvag (sieben Millionen Mark) stecken auch 1,3 Millionen Mark Gewinnabführung.



FLUGBEGLEITER
HANDWERK
PRODUKTIVITÄT
SCHULUNG
TECHNOLOGIE
REISEBÜROS

Der Arbeitsplatz am Himmel ist nichts für Träumer

Stewardeß – das unausrottbare Klischee: Heute hier, morgen dort; mal in Rio de Janeiro, mal in Caracas, in New York oder Paris; interessante Menschen kennenlernen; den Duft der weiten Welt in tiefen Zügen atmen. Hübsche Vorstellungen wohl von denjenigen, die Fernweh und Reiselust vornehmlich zu Hause bekämpfen müssen. Das haben Absolventen des Ausbildungslehrgangs zum Flugbegleiter – so die nüchterne Bezeichnung – schon vor ihrem ersten Einsatz begreifen müssen.

Seit 30 Jahren gibt es diese Lehrgänge bei der Deutschen Lufthansa (LH); bisher wurden 9500 Flugbegleiter ausgebildet. 5300 Stewardessen und Stewards aus 31 Nationen kümmern sich heute im blau-gelben beziehungsweise blau-weißen Dress weltweit um die Passagiere an Bord der gesamten LH-Flotte.

1928, als die damalige Luft Hansa zum ersten Mal eine Reisebegleitung mit an Bord schickte, war es Arthur Hofe, ein Kellner der Mitropa, der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen AG; er versorgte jeweils 15 Gäste mit Imbiss und Getränken in den drei Junkers G 31-Flugzeugen.

Grundvoraussetzung: Auf den Menschen eingehen

Im Jahre 1930 gab es erstmals eine Stewardeß: Ellen Church arbeitete auf der Route von San Francisco nach Chicago als Krankenschwester – Beruhigung für schwache Gemüter. Bald schon hatte sie sieben Kolleginnen, deren Aufgaben sie als „Mädchen für alles" qualifizierten: Gepäckstücke registrieren, Imbiss reichen, Inhalationsgeräte für kranke Passagiere bedienen, Magazine austeilen (die sie aus eigener Tasche bezahlten), die Kabine reinigen, über Bus- und Bahnanschlüsse informieren und dem Piloten auch melden, wenn beispielsweise ein Tank leck ist.

Die Bereitschaft, auf Menschen einzugehen, gehört zu den Grundvoraussetzungen für den vielseitigen Beruf. Deshalb werden aus der Fülle der Bewerbungen bevorzugt diejenigen Frauen – und nach und nach auch immer mehr Männer – ausgewählt, die Erfahrungen auf dem Dienstleistungssektor haben beispielsweise als Krankenschwester, Sozialarbeiter oder Servierer(in).

Fließend englische Sprachkenntnisse verstehen sich von selbst, Grundkenntnisse in weiteren Sprachen sind erwünscht. Die Frauen sollten ansprechend aussehen, nicht älter als 28 Jahre und zwischen 1,60 und 1,80 Meter groß sein. Auch Idealgewicht wird vorausgesetzt.

Mit der „Schrubbertour" fängt die Praxis an

Der Grundkurs dauert sechs Wochen und hat mit dem Servierer-Image nur noch wenig zu tun. Hier werden die Sprachkenntnisse in Sprachlabors vertieft, psychologische Grundkenntnisse im Umgang mit Passagieren vermittelt und vor allem der mögliche Notfall immer wieder gepaukt. Parole: Kühler Kopf in heißer Lage – wenn zum Beispiel 346 Passagiere innerhalb von 90 Sekunden die Maschine verlassen müssen, notfalls mit Gewalt.

Andererseits hält das Video fest, wie die Probanden reagieren, wenn Gäste ungewöhnliche Wünsche äußern. Wenn zum Beispiel ein Passagier auf die Zeitung von gestern beharrt, ein anderer vielleicht mehr Whiskey wünscht, als ihm guttut.

Nach erfolgreich abgeschlossenem Grundkurs wird der Nachwuchs zunächst ein halbes Jahr auf Kurzstreckenflügen eingesetzt. „Schrubbertour" heißt dieser Ausbildungsabschnitt intern; er sieht bis zu fünf Starts und Landungen pro Tag vor. Nach einem weiteren Kursus steigen die jungen Leute auf Maschinen größeren Typs um und dürfen – endlich – in die „weite Welt". Dann allerdings kann eine Schicht bis zu 14 Stunden dauern, ehe sich die Mindestruhezeit anschließt. Das sind pro Monat mindestens zehn freie Tage, die in der „Base", in Frankfurt, verbracht werden.

Der Berufsanfänger bringt es monatlich im ersten Jahr auf bis zu 2750 Mark brutto inklusive ein steuerfreier Gehaltsanteil von 16 Prozent, Spesen und Trennungsgelder extra. Im elften Berufsjahr sind es dann rund 4200 Mark, wenn man sich nicht zum Ersten Flugbegleiter oder Purser hat ausbilden lassen. MARIA GROHME

Beruf: ERI-Mechanikerin

Frauen bei der Deutschen Lufthansa? Selbstverständlich. Das Fachgebiet der 23jährigen Sabine Mundt ist das so umfangreiche Gebiet Elektronik, Radio, Instrumente – sie ist ERI-Mechanikerin, erste weibliche Kollegin unter 600 Mechanikern der Lufthansa-Basis Frankfurt. Inzwischen stehen dort weitere Frauen als Spezialisten im Dienst der LH.

Das Abitur machte sie in Sarstedt bei Hamburg. Die schon früher Luft- und Raumfahrt-Interessierte bekam einen der nur 18 begehrten Ausbildungsplätze und trat im September 1981 bei der Bundesluftwaffe an: Dort nämlich fand ihre Ausbildung statt.

Sabine Mundt wechselte an die Technische Universität Braunschweig und schrieb sich für Luft- und Raumfahrttechnik ein. Sie war im zweiten Semester, als ihr zu Ohren kam, bei der Lufthansa sei eine Anstellung zu finden; es klappte. In Lehrschichten wurde Sabine Mundt auch an den Flugzeugen Boeing 727 und 747 sowie den Airbus-Typen A 300 und 310 ausgebildet. Für diese Maschinen besitzt sie jetzt als ERI-Mechanikerin auch die Wartungslizenz – für Flugwerk, Triebwerk und Fahrwerk. Der Arbeitsplatz: Die Halle 5 (die „Jumbo-Halle") der Lufthansa-Basis Frankfurt.

An Selbstbewußtsein, sich gegebenenfalls gegenüber ihren männlichen Kollegen durchzusetzen, mangelt es der jungen Dame nicht. Zum Schluß ihres damaligen LH-Bewerbungsgesprächs meinte sie nämlich: „Wissen Sie, ich habe das Gefühl, daß dieses Vorstellungsgespräch für mich nicht ungünstig verlaufen ist. Ich würde gerne einmal meinen künftigen Arbeitsplatz sehen." (WR)



Wartungs-Lizenz für große Maschinen in der Tasche: Die ERI-Mechanikerin Sabine Mundt

Der scharfe Wettbewerb fordert von allen Mitarbeitern sehr viel Motivation und eine hohe Leistungsbereitschaft

Von GERHARD FRÜHE

Sichere Arbeitsplätze und gute Arbeitsbedingungen für unsere Belegschaft, Dividende für unsere Aktionäre sind Maßstab für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Unternehmens." – So ist es formuliert als Teil des derzeitigen Unternehmensleitbildes der Deutschen Lufthansa (LH), gültig für die rund 40 000 Mitarbeiter des Konzerns, die weltweit beschäftigt werden.

Dies war nicht immer so: Die Lufthansa der Gründungsjahre war eher von technischen Entwicklungsarbeiten und fliegerischen Pioniertaten als von betriebswirtschaftlichen und personalpolitischen Überlegungen bestimmt. Auch hatte die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Luftverkehrsgesellschaft damals einen anderen Stellenwert, und die Produktivitätsbetrachtungen im derzeit gebräuchlichen Sinne wurden kaum angestellt.

In den letzten Jahren ist der zivile Luftverkehr geprägt von sich verschärfendem Wettbewerb. Der Zwang zu Ertragssteigerungen und die Fähigkeit, die Aufwandspositionen zu beherrschen, gewann an Bedeutung; dies gilt auch in der Zukunft.

Den größten Einzelposten aller Aufwandsarten stellen bei uns die Personalkosten dar – eine für Unternehmen des Dienstleistungsbereichs typische Situation. Sie trifft nicht nur für die Lufthansa zu.

Bei Luftverkehrsgesellschaften westlicher Industrieländer betragen diese im allgemeinen zwischen 28 und 38 Prozent des gesamten Aufwandes. Die Lufthansa wies im Geschäftsjahr 1984 einen Wert von 27,2 Prozent auf.

Arbeitsbedingungen stehen in – nicht auf den ersten Blick erkennbarem – Zusammenhang mit der Arbeitsproduktivität. Sie ist die betriebswirtschaftliche Kennzahl, die die Leistung (den Output) zum Mitteleinsatz (den Input) in Beziehung setzt. Im gesamten Luftverkehr am gebräuchlichsten ist die Messung der Arbeitsproduktivität als Verhältnis von angebotenen beziehungsweise nachgefragten Tonnenkilometern (Tko) zur Zahl der Mitarbeiter. Beliebt sind Produktivitätsvergleiche *natürlich auch deshalb*, weil erst dann eine Beurteilung der wirklichen Situation möglich ist.

Vergleiche mit den Leistungen anderer Luftverkehrsgesellschaften verlaufen allerdings irreführend, wenn sie auf nur eine Kennzahl gestützt sind: Dadurch können Unterschiede im Streckennetz, in der Flottenstruktur, bei der Fremdvergabe bestimmter Funktionen oder im Lohnniveau nicht reflektiert werden. Dennoch sind derartige Vergleiche üblich. Sie weisen dann die Gesellschaften mit relativ hohem Langstreckenanteil als besonders erfolgreich aus, während jene mit einem dichten Kurz- und Mittelstreckennetz demgegenüber abfallen.

Erst Produktivitätszuwächse sichern *das Unternehmen im Wettbewerb*, eröffnen Verteilungsspielräume und können auch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen genutzt werden. Arbeitsbedingungen haben einen Rückkopplungseffekt auf die Produktivität und die Produktion von Flugsicherheit.

Wer Flugsicherheit produzieren will, muß aus dem beruflichen Leben entstehende Ängste der Mitarbeiter möglichst beseitigen. Dem kommt ein System von Arbeitsbedingungen entgegen, das deutlich im Gegensatz zu dem Prinzip „hire and fire" steht. Natürlich erschwert dieses die Anpassungsfähigkeit eines Unternehmens an schwankende Konjunkturverläufe.

Die erforderliche Arbeitsproduktivität *steht auch in einem Zusammenhang* mit dem Ort, an dem die Leistung weitgehend erbracht wird: Wer in einem Hochkostenland produziert, muß produktiver sein, um im Wettbewerb mit Konkurrenten aus Niedriglohnländern bestehen zu können. Das gilt selbstverständlich auch für die Lufthansa.

Produktivitätssteigernd wirken gute Arbeitsbedingungen. Die Arbeitsbedingungen jedes einzelnen Mitarbeiters und der Gesamtheit der Lufthanseaten werden von einem breiten Spektrum gebildet:

Vergütung, Arbeitszeit, Ausstattung des Arbeitsplatzes mit technischem Gerät, Arbeitsschutz und medizinische Betreuung; Sozialleistungen, Arbeitsumfang und Grad der Eigenverantwortung; Führungsverhalten von Vorgesetzten, Anerkennung der Persönlichkeit. Gerechtigkeit sowie durch das Arbeits- und Betriebsklima.

Produktivitässteigernd wirken ebenfalls Personalauswahl, Mitarbeiterförderung und besonders Training. Sie sorgen für Qualifikation und Kompetenz, Faktoren, die nicht nur erfolgreiches Arbeiten für unsere weltweiten Kunden erlauben, sondern auch die Arbeitsbedingungen mitgestalten.

Gute Arbeitsbedingungen tragen bei zur Motivation. Aufgaben in hoher Qualität auszuführen. Dem Mitarbeiter geben sie Zufriedenheit mit seiner Arbeit, für den in- und ausländischen Kunden folgt daraus die Gewißheit, daß er eine hochwertige Leistung erhält.

Gute Arbeitsbedingungen setzen aber ebenso etwas voraus: Daß das Unternehmen erfolgreich wirtschaftet und – auch im übertragenen Sinne – investitionsfähig ist.

Gerhard Frühe ist Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der Deutschen Lufthansa AG; Köln. – Produktivitätsmerkmal in der Luftfahrt: Zahlende Fracht in Tonnenkilometern (Tko) pro Mitarbeiter.

Arbeitsproduktivität im Vergleich

Tko pro Mitarbeiter in Tausend

280, 260, 240, 220, 200, 180, 160

1975 76 77 78 79 80 81 82 83 84

TWA, KLM, Lufthansa, Air France, British Airways, Swissair

DIE WELT

US-französische Zusammenarbeit der Spitzenklasse

Das französische Flugzeugmotoren-Unternehmen Snecma, mit deren jüngstem Triebwerk CFM 56-3 die Deutsche Lufthansa ihre neuen Maschinen vom Typ Boeing 737-300 ausrüstet, ist ein Staatsunternehmen mit 14 000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von mehr als 2,5 Milliarden Mark. Bis Ende der sechziger Jahre stellten die Snecma-Werke bei Paris ausschließlich Triebwerke für Militärmaschinen her, darunter vor allem den Atar-Motor für die berühmten Dassault-Düsenflugzeuge Mystere und Mirage. Bis heute produzierte Snecma insgesamt mehr als 5000 Triebwerke für Militärflugzeuge unterschiedlichster Einsatz-Aufgaben

Schon Ende der fünfziger Jahre interessierten sich die Franzosen auch für den sehr einträglichen zivilen Bereich und schlossen mit dem amerikanischen Unternehmen General Electric (GE) einen Kooperationsvertrag ab. Das Ergebnis waren die Triebwerke der CF-6-Serie, mit denen bei der Deutschen Lufthansa die Airbus-Typen A 300, A 310 sowie die Boeing 747 und die DC 10 ausgerüstet sind.

Angesichts steigender Bedürfnisse in der Zivilluftfahrt weitete das französische Unternehmen Anfang der siebziger Jahre seine Zusammenarbeit mit den Amerikanern nochmals aus; sie gründeten eine gemeinsame Filiale, die „CFM International". Im Rahmen dieser Kooperation wurde dann die Familie der CFM 56-Triebwerke entwickelt, mit deren Modell CFM 56-2 zum Beispiel auch die DC 8-Maschinen der Lufthansa-Tochter German Cargo Service (GCS) umgerüstet werden. Von dessen Nachfolge-Modell CFM 56-3 hat die Deutsche Lufthansa nun Exemplare für zehn fest bestellte Boeing 737-300 geordert. Optionen für weitere zehn Flugzeuge und entsprechende Triebwerke liegen vor. Die ersten Jets mit diesen neuen Aggregaten sollen Jahresmitte '86 in Dienst gestellt werden.

Von der so erfolgreichen französisch-amerikanischen CFM 56-Familie wurden bisher schon mehr als 2000 Exemplare bestellt; mehr als 1000 stehen bereits im Dienst und haben über zwei Millionen Flugstunden absolviert. Die Zusammenarbeit zwischen dem französischen Produzenten Snecma und seinem US-Partner ist kürzlich nochmals erweitert worden. Zur Zeit arbeitet man an der Entwicklung eines futuristischen Prop-Fan-Triebwerks unter der Bezeichnung UDF TM, das für Mittelstreckenflugzeuge (150 Sitzplätze) bestimmt ist und zwischen 1990 und 1995 in den Dienst gestellt werden soll.

JOCHEN LEIBEL

Wer noch mehr über sein (Luft)Fach wissen möchte, drückt im Odenwald die Schulbank

Von HEINZ CHOWANIETZ

Als 1958 die Verkaufs- und Verkehrsschule in Hamburg eingerichtet wurde, lautete die Zielsetzung damals wie heute: „Heraufsetzung des Leistungsstandards aller Mitarbeiter der Außenorganisation mit einem wirtschaftlich vertretbaren Kostenaufwand." Etwa ein Drittel aller Lufthanseaten arbeiten im Verkaufs- und Verkehrsbereich. Das sind also Mitarbeiter, deren Aufgabe es ist, unser Transportangebot zu verkaufen, unsere Fluggäste am Boden zu beraten und zu betreuen und unsere Flugzeuge, wo immer sie in der Welt starten oder landen, zu be- oder entladen und abzufertigen. Diese Mitarbeiter werden kontinuierlich allen wachsenden Aufgaben und der fortschreitenden Entwicklung des Luftverkehrs entsprechend von der Schule aus- und weitergebildet. Das expansive Wachstum des Unternehmens hatte zwangsläufig Überlegungen zur Folge, wie man den steigenden Schulungsbedarf räumlich und unterbringungsmöglich langfristig zufriedenstellend abfangen kann.

Das Ergebnis: Ein Lufthansa-eigenes Schulungszentrum in Seeheim an der Bergstraße. Dieser Ort wurde wegen seiner verkehrsgünstigen Lage – nur 40 Kilometer südlich des Frankfurter Flughafens – ausgewählt. Aus damaliger und heutiger Sicht ein Standort, wie er besser hätte nicht sein können. Das Schulungszentrum ist harmonisch in die Landschaft eingebettet. Durch die Hanglage bedingt, wurde für den Schultrakt eine Bauweise „in den Hang hineinterrassiert" gewählt. Dieser Trakt hat eine Nutzungsfläche von 7700 Quadratmetern, mit vier Stockwerken, aufgeteilt in 32 Lehrsäle und acht Spezial-Übungsräume mit besonderen technischen Einrichtungen, wie EDV-Anlagen, Fernsehanlagen, Schalterübungsräumen, einem kleinen Frachtübungsraum und mehreren Besprechungskabinen. Alle Lehrsäle sind mit Klimaanlage ausgestattet.

Über dem Schulungstrakt erhebt sich auf der Eingangsebene das zweigeschossige Schulverwaltungsgebäude mit einem Großraum für rund 60 Lehrkräfte der Schule. Die Lehrgangsteilnehmer werden in drei Wohntürmen von unterschiedlicher Höhe (7, 11 und 13 Stockwerke) untergebracht. Auch hier wird durch die Hanglage eine völlige Einheit mit der Landschaft erzielt. Lediglich der höchste der drei quadratischen Türme ragt über die Baumwipfel hinaus. 455 Einzelzimmer stehen den Teilnehmern zur Verfügung. Alle mit Dusche, WC, Einbauschränken und Telefon ausgestattet.

Die Wohntürme sind im Sockelgeschoß durch eine Aufenthaltszone verbunden, in der das Casino und die Cafeteria mit zusammen 220 Plätzen, das Auditorium Maximum mit einem Fassungsvermögen für 250 Personen und weitere, der Erholung und Entspannung dienende Einrichtungen untergebracht sind. Dazu gehören drei Fernsehräume, ein Schwimmbad (10 mal 18 Meter), Kegelbahn, Sauna, Tischtennisraum und Bierstube sowie Wirtschafts-, Küchen- und Kühlräume. Die Bewirtschaftung liegt in den Händen der Lufthansa-Service-GmbH. Um den Eßgewohnheiten der Teilnehmer aus aller Welt gerecht zu werden – denn hier soll sich jeder „zu Hause fühlen" –, werden mehrere Gerichte zur Auswahl angeboten.

Für den internationalen Tourismus als größtem Faktor der Welthandelsbilanz bestehen wenige offizielle Schulungseinrichtungen. Die Deutsche Lufthansa (LH) hat mit dem Entschluß, ein Schulungszentrum dieser Größe und Art zu errichten, bewiesen, daß sie dem Service am Fluggast „ein Höchstmaß an Bedeutung zumißt". Nur fachlich hochqualifizierte Mitarbeiter bieten im harten Konkurrenzkampf eine Möglichkeit der Unterscheidung von anderen Luftverkehrsgesellschaften. Diesem Anspruch soll der Name „Schulungszentrum der Deutschen Lufthansa" Rechnung tragen.

Der überwiegende Teil des Lufthansa-Passagier- und Frachtaufkommens im In- und Ausland wird durch Reisebüros, Speditionen und Agenten verkauft; Einweisung und Weiterbildung dieser Verkäufer liegt der Schule besonders am Herzen.

Die internationale Verflechtung des Luftverkehrs spiegelt sich auf dem Gebiet der Ausbildung ebenfalls wider. Mit den Ausbildungsstätten anderer Luftverkehrsgesellschaften wie ein reger Gedankenaustausch betrieben. Ausbilder und Ausbildungsleiter verschiedener Luftverkehrsgesellschaften haben unsere Schulungseinrichtungen besucht und wir unterhalten uns über Aus- und Weiterbildungsmethoden weltweit.

Gerade heute, in einer Zeit, in der die Ausbildungsmethodik einem Umbruch unterworfen ist, sind solche Kontakte von großem Nutzen. Man denke nur an Lernmaschinen, programmierte Unterweisungen, Ausbildung an Computerterminals.

In den bisher zwölf Jahren seines Bestehens haben etwa 150 000 Lufthanseaten aller Bereiche und etwa 50 000 Passage- und Frachtagenten das Schulungszentrum besucht. Die Teilnehmer kommen aus fast allen Ländern der Erde und erarbeiten sich neben dem Fachwissen ein kundenorientiertes Verhalten.

Dieses Schulungszentrum ist in unserer modernen Welt Modell geworden, viel beachtet wegen seiner vorbildlich durchdachten Architektur, wegen einer gelungenen Einheit von Schule und Internat, von Lehr- und Freizeiteinrichtungen.

Diese Schule verlassen nicht nur gut ausgebildete, sondern auch engagierte und motivierte Mitarbeiter. Sie sind der Grundstock unserer Erfolges und werden es auch in Zukunft bleiben. Denn Dienstleistung bedeutet trotz aller Technisierung auch in Zukunft persönliche Leistung.

Heinz Chowanietz ist Leiter des Schulungszentrums Seeheim.

Keine trockene Theorie für die spätere praktische Arbeit: LH-Mitarbeiter aus aller Welt und auch Reisebüro-Angestellte werden an der „Fachschule" mit allen modernen Lehrmitteln aus- und weitergebildet.

Reisebüros melden: Vertrieb funktioniert

Von OTTO SCHNEIDER

Mit dem Kauf geeigneter Flugzeuge, einer zuverlässigen Wartung, einem Flugplan in alle Welt und einem freundlichen, persönlichen Service an Bord ist es nicht getan.

Die Deutsche Lufthansa (LH) muß für ihr Produkt werben, wenn sie ihre Maschinen füllen will, sie muß die angebotenen Sitzplätze auch an den Mann bringen. Sie muß einen gut funktionierenden Verkauf haben.

Der wichtigste Markt einer Fluggesellschaft ist das Heimatland. Der National Carrier ist hier zwar immer einer besonderen Kritik ausgesetzt, wird er doch von Bürgern als die „eigene" Fluggesellschaft betrachtet. Diese Betrachtungsweise sichert ihm aber auch eine besondere Akzeptanz.

Die Deutsche Lufthansa kann nicht jedes Ticket selber verkaufen. Eigene Büros an jedem Ort, eigene Mitarbeiter überall – das wäre zu teuer. Dafür gibt es Reisebüros.

In der Bundesrepublik Deutschland verfügen etwa 1200 Reisebüros über die Lizenz, LH-Flugscheine zu verkaufen. Über diese Reisebüros laufen etwa 80 Prozent der Lufthansa-Umsätze. Das macht deutlich, wie eng die Zusammenarbeit zwischen LH und den Reisebüros ist.

Die Lufthansa hat den Vertriebsweg Reisebüro immer gefördert. Im Lufthansa-eigenen Schulungszentrum Seeheim an der Bergstraße werden neben den Lufthanseaten auch ständig Leiter und Verkaufskräfte der Reisebüros weitergebildet und so im Sinne der Lufthansa und im Interesse der Reisebüro-Servicepalette gefördert. Schon mancher Reisebüro-Mitarbeiter hat sich durch Teilnahme an Lufthansa-Schulungskursen hochgedient oder sich einem Konkurrenzunternehmen empfohlen. Und Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau ist sich nicht zu schade, sich immer wieder einmal am Abend eines Schulungstages mit Reisebüroleuten zusammenzusetzen, sich den Spiegel vorhalten zu lassen und sich die Anliegen derer anzuhören, die den sogenannten „externen Vertrieb" der Deutschen Lufthansa darstellen.

Bei der Entwicklung moderner Technologie hat die Lufthansa in Deutschland im Gegensatz zu den meisten anderen Fluggesellschaften in Europa und Nordamerika keinen Alleingang gemacht, sondern gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Touristikbranche das elektronische Buchungs- und Reservierungssystem START ins Leben gerufen. Mit START können die deutschen Reisebüros alle Leistungen der Lufthansa und ihrer Partner ohne zeitraubendes Telefonieren oder Bücherwälzen anbieten und verbindlich reservieren, Tickets und Rechnungen ausdrucken, dabei sogar noch die eigene Buchhaltung mit den Verkaufsdaten füttern und viele Arbeitsabläufe rationalisieren. Ein Beispiel guter Partnerschaft zwischen Lufthansa und ihren Reisebüros, die sicher sein können, auch bei der weiteren Entwicklung der Technologie ihre bewährte Mittlerfunktion zwischen Fluglinie und Passagier auszuüben.

Es war keine Überraschung, vom früheren Verkaufsvorstand der Lufthansa und heutigem Generaldirektor der IATA, Professor Dr. Günter O.Eser, erst kürzlich zu hören, daß es auch nach seinen inzwischen zusätzlich erworbenen Erkenntnissen nirgendwo auf der Welt ein so leistungsfähiges Reisebürogewerbe wie in Deutschland gibt.

Die Deutsche Lufthansa hat wesentlich dazu beigetragen – die Reisebüros wissen das zu schätzen.

Otto Schneider ist Präsident des Deutschen Reisebüro-Verbandes e. V. (DRV); Frankfurt.

Umsatz: 6 Milliarden Mark

Der Deutsche Reisebüroverband (DRV; Frankfurt) ist Dachverband der Touristikindustrie. Die über 2000 Mitglieder, die den leistungsfähigeren Teil der Branche – Reisebüros, Reiseveranstalter, Fluggesellschaften – repräsentieren, können auf eine 73jährige Verbandstätigkeit (gegründet im Jahre 1913) zurückschauen.

Auf der 35. Mitgliederversammlung Anfang November 1985 in Hamburg konnte der Präsident des Deutschen Reisebüro-Verbandes, Otto Schneider, ein positives Fazit der Reisesaison 1985 vorstellen. Die Touristikbranche rechnet für dieses Jahr mit mehr als zehn Millionen Kunden und einem Umsatz von über sechs Milliarden Mark. Besonders erfreulich ist die Entwicklung bei den Pauschalreisen; sie machen inzwischen 29,6 Prozent des gesamten Reisemarktes aus. Wa.



TRIEBWERKE
ZUSAMMENARBEIT
BOEING 747-400

Lufthansa und Kempinski bauen in China

Ein „Lufthansa German Center" wird in den kommenden Jahren in Peking errichtet und dann interessierten deutschen Firmen zur Verfügung stehen. Einen entsprechenden Vertrag unterzeichnete Lufthansa mit den Baufirmen Philipp Holzmann sowie Heilit & Wörner Ende Dezember. Die Bauarbeiten in Peking beginnen Mitte des Jahres.

Das Areal wird im „Haus der deutschen Industrie" Büro- und Konferenzräumlichkeiten bieten. Gemeinschaftssekretariate sind ebenso Bestandteil der Planung wie angemessene Dolmetscher- und Übersetzerbüros. Auch Ausstellungsflächen und Läden befinden sich auf dem Gelände. Ferner wird das Lufthansa German Center über Appartements, Freizeitanlagen und schließlich ein Hotel verfügen. Das 400-Betten-Haus wird voraussichtlich von der Kempinski-AG betrieben werden. Restaurants mit deutscher, chinesischer und internationaler Küche runden das Angebot ab. Deutschen und chinesischen Geschäftsleuten soll die Einrichtung den jeweiligen Marktzugang erleichtern.

Damit hat Lufthansa sich ein zweites Standbein auf dem chinesischen Markt geschaffen. Das erste, allerdings noch nicht vollständig verhandelte Projekt besteht in einem Abkommen über die technische Zusammenarbeit zwischen der Chinesischen Zivilluftfahrtverwaltung CAAC und dem deutschen Unternehmen über den partnerschaftlichen Aufbau einer Wartungsbasis auf dem Flughafen Peking. Deutsche Techniker befinden sich bereits seit vergangenem Sommer im Reich der Mitte. Dem Vernehmen nach hat der Auftrag einen Wert von 500 bis 600 Millionen Mark. (WR)

Ein „Türkensäbel" gegen hohe Kosten

Von KLAUS WOHLT

Treibstoffe, das machen die Kostenstrukturen der großen Fluggesellschaften im letzten Jahrzehnt deutlich, sind ein besonderer Saft: Von etwa neun im Jahr 1973 ist ihr Anteil an den gesamten Betriebsausgaben auf mehr als 20 Prozent im Jahr 1980 gestiegen. Im Jahr 1984, trotz sinkender Rohölpreise, erreichten sie bei der Lufthansa noch mehr als 17 Prozent.

Zwar haben auch moderne Strahltriebwerke mit hohem Nebenstromverhältnis Kaltluft dazu beigetragen, diesen Anteil nicht in gleichem Maße steigen zu lassen wie die Treibstoffpreise. Allenfalls aber noch einmal zehn bis 15 Prozent weitere Einsparungen sind bei dieser Technik bei großem Aufwand möglich.

Das Nebenstromverhältnis läßt sich beschreiben als das Mengenverhältnis der Turbinenabgase zur Kaltluft, die – unerhitzt – durch die großen Turbinenschaufeln rund um die eigentliche Turbine vorbei unerhitzt nach hinten beschleunigt wird und dort auf die heißen Abgase trifft. Je mehr Kaltluft beschleunigt werden kann, um so besser wird das Wirkungsverhältnis. Deshalb besitzen moderne Turbofans die gewaltigen Schaufelkränze vor vergleichsweise kleinen Turbinen.

Düsentriebwerke erlauben zwar erheblich höhere Geschwindigkeiten als der herkömmliche Propeller, ihr Wirkungsgrad jedoch ist geringer, das heißt, ihr Verbrauch höher. Mit dem „Propfan" soll etwa von Mitte der 90er Jahre an ein Triebwerk zur Verfügung stehen, das die Vorteile der beiden Systeme vereinigt, ohne die jeweiligen Nachteile in Kauf nehmen zu müssen.

Mit solchen Aggregaten soll der Treibstoffverbrauch zumindest für kleinere Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge um bis zu 30 Prozent gesenkt werden. Die Geschwindigkeiten kommen der eines Jets sehr nahe.

Beim herkömmlichen Propeller setzten die hohen Geschwindigkeiten an den Blattspitzen der Leistung Grenzen, zudem waren die konventionellen Materialien der auftretenden Überschallströmung nicht gewachsen. Ein „normaler" Propeller müßte einen Durchmesser von 6,30 Meter haben, um einen 150-Sitzer mit Jet-Geschwindigkeit anzutreiben. Ein solcher Antrieb hätte weder unter den Tragflächen, noch am Rumpfheck genügend Platz.

So suchten die Ingenieure nach einem Konzept, das einerseits den Propellerkreis klein hielt, zum anderen die Nachteile hoher Drehzahlen für die Propellerblätter verringern sollte. Als Idealform kristallisierte sich eine Luftschraube heraus, die mit einem gebogenen Türkensäbel einige Ähnlichkeit aufweist und unter Fachleuten auch so heißt. Mit fünf bis zehn solcher Blätter je Propeller, bei zwei hintereinanderliegenden, gegenläufigen Luftschrauben, wird mit einem Durchmesser zwischen drei und 4,20 Meter mit einem Verbrauch um bis zu 30 Prozent unter dem eines Strahltriebwerks annähernd Jet-Geschwindigkeit erreicht.

Noch birgt das neue Konzept eine ganze Reihe von Problemen. Die mantellosen Entwürfe, etwa der „unducted fan" (UDF) von General Electric (GE), ohne Getriebe ausgelegt, lassen sich nur als Druckantrieb verwenden, müssen also am Rumpfheck oder in neuen Gondeln an der Tragfläche aufgehängt werden. Wegen des auftretenden Lärms wird der Antrieb am Rumpfheck, ähnlich wie heute bei der Boeing 727 oder der McDonnell Douglas DC-9, den Vorzug genießen. Nachteile, wie die Unterbringung eines zuverlässigen Verstellmechanismus für die Blätter im heißen Abgasstrahl der Turbine, müssen noch überwunden werden. Der erste Prototyp eines UDF soll noch 1986 in einer 727 erprobt werden. Anfang nächsten Jahres könnte mit der eigentlichen Entwicklungsarbeit für den Antrieb begonnen werden, wenn die Flugversuche Erfolg haben.

Mit einem Getriebe stellen sich Pratt & Whitney und Rolls-Royce ihre Propfan-Konzepte vor. Ein Zug-Propfan soll 1987 an einer „Gulfstream" getestet werden, um die aerodynamischen Wechselwirkungen zwischen dem Flugzeug selbst und dem neuen Antrieb sowie die Lärm-Probleme in der Kabine bei Flügelmontage zu testen.

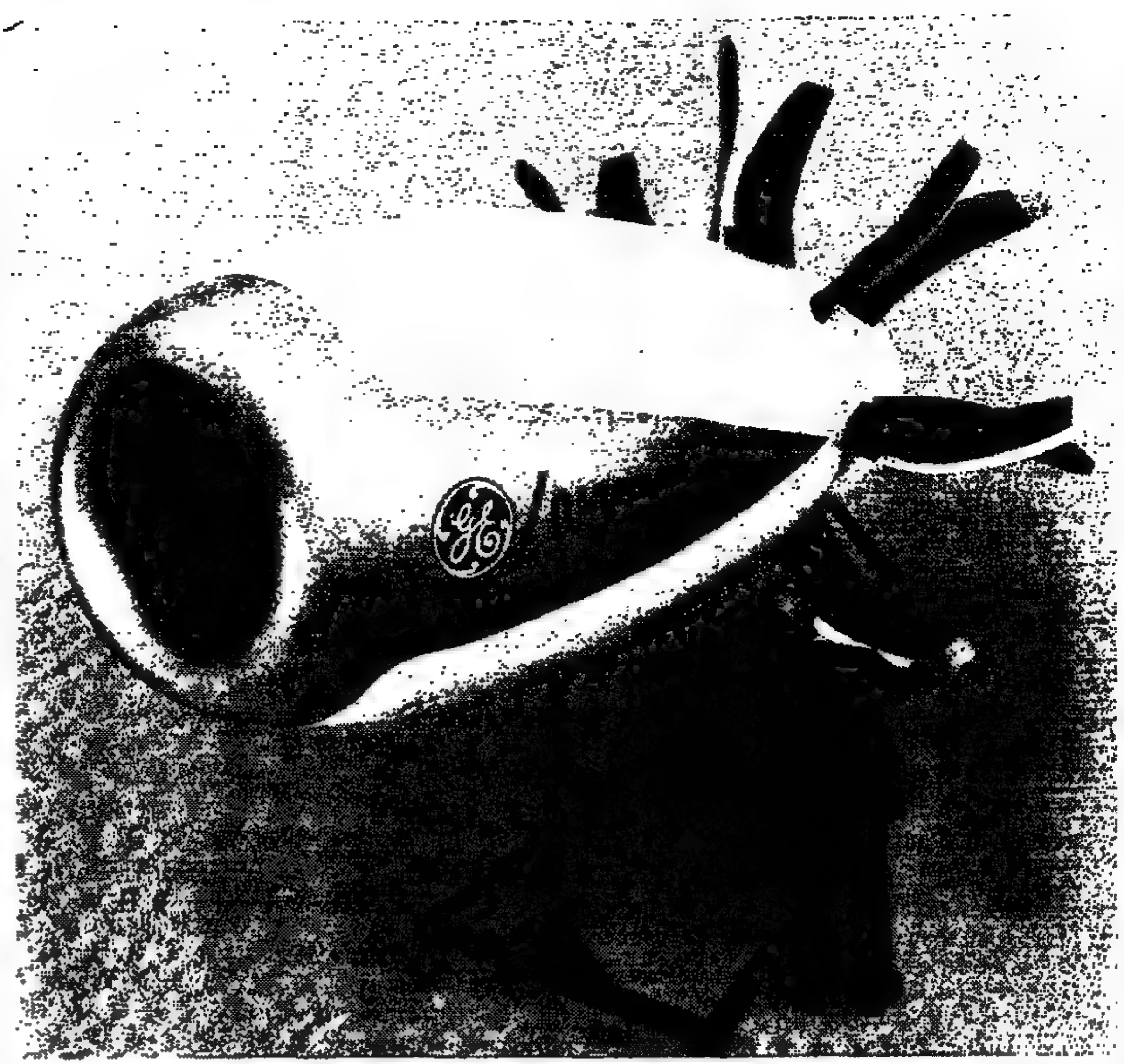
Der Lärm nämlich ist eines der massivsten Hindernisse, die den neuen Antriebstechniken entgegenstehen. Entgegen landläufiger Ansicht sind es nämlich nicht die (Kolben-)Motoren früherer Jahre, die den Propellerantrieb so lautstark machen; vielmehr erzeugen die Überschall-Strömungen an den Blattspitzen Getöse, und sie lassen sich auch beim Propfan nicht vermeiden. Werden die Triebwerke schwerpunktgünstig an den Flügeln angebracht, läge die Passagierkabine voll im Lärmbereich. Abstriche am Passagierkomfort jedoch, das hat unter anderem Klaus Nittlinger vom Bereich Technik der Lufthansa deutlich gemacht, können auch nicht zugunsten besonders sparsamer Antriebe hingenommen werden. Liegen die Propeller dagegen am Rumpfheck, also jenseits des hinteren Rumpfschotts, spüren die Insassen den Lärm kaum noch. Noch aber weiß niemand genau, ob die Schallwellen das Material eventuell schneller ermüden lassen.

Mit einem ummantelten Propfan will die deutsche MTU (München) diese Nachteile aus der Welt schaffen. Der Mantel soll zwei gegenläufige „Türkensäbel" umschließen, der Antrieb wird also von vorn entfernt einem Turbofan ähneln. Ausgeklügelte Mantelgestaltung könnte den Propellerlärm dämmen, eine wesentlich elegantere, vor allem gewichtsparende Lösung, die sich, glaubt MTU, dank kleinen Durchmessers auch unter den Tragflächen realisieren ließe.

Noch hat sich MTU-Partner Pratt & Whitney nicht entschieden, ob dieses Konzept verwirklicht werden soll. Boeing aber, mit einem als Konkurrenz zum A 320 gedachten 150sitzigen Propfanflugzeug auf dem Reißbrett, bekundete bereits Interesse.

Die Europäer selbst dagegen sind vorerst dem Propfan gegenüber noch zurückhaltend. Sie glauben nicht, daß dieses Konzept, wie unter anderem Boeing hofft, bis 1993 Serienreife erlangt. Und bis dahin, hofft Airbus Industries, hat sich der A 320 seinen Markt erobert. Auch die Lufthansa erhält ja ab 1988 immerhin 15 Flugzeuge dieses Typs. Fraglich ist jedoch, ob die – vorerst rechnerische – Treibstoff-Ersparnis von weiteren 30 Prozent nicht auch das deutsche Unternehmen überzeugt.

Selbst wenn nur die Kurzstreckenflotte auf Propfans umgerüstet wird – und nur für diese Flugzeuge werden die Antriebe zur Zeit ins Auge gefaßt –, könnten doch erhebliche Teile der zur Zeit etwa 1,7 Milliarden Mark eingespart werden, die das Unternehmen 1984 für Treibstoffe ausgeben mußte. Schon ein Prozent Reduzierung entlastet die Gesamtkostenbilanz der Deutschen Lufthansa um stattliche 16 Millionen Mark im Jahr.



„Türkensäbel" arbeiten mit einem höheren Wirkungsgrad als Turbinen, der Kerosinverbrauch sinkt.

Startschuß für Boeing 747-400 ist gefallen

Das schwerste Verkehrsflugzeug der Welt, die Boeing 747-400 mit gestrecktem Oberdeck, wird endgültig gebaut. Nachdem vor drei Monaten Northwest Orient die Bestellung von zehn Maschinen als Erstkunde bekanntgegeben hatte, stehen nun auch Lufthansa und Swissair in Verhandlungen über die Anschaffung dieses Flugzeugtyps.

Der Hauptunterschied zur Boeing 747-300, die ebenfalls bereits über ein gestrecktes Oberdeck verfügt und von einzelnen Gesellschaften seit 1983 eingesetzt wird, besteht in der entscheidend verlängerten Reichweite. Absolut gesehen sind es zwar nur 1200 Kilometer mehr (oder 1800 Kilometer mit dem als Sonderausstattung angebotenen Zusatztank im Höhenleitwerk), die die 747-400 ohne Zwischenlandung befliegen kann, doch gerade diese Kilometer fehlten auf vielen Strecken noch zur Vermeidung kostspieliger und zeitraubender Zwischenlandungen. Die neue Maschine wird mit 412 Passagieren Nonstopflüge zwischen London und Singapur, Paris und Tokio oder Frankfurt und Buenos Aires möglich machen.

Die verlängerte Reichweite ist nicht die einzige Neuerung. Im digitalen Cockpit werden lediglich zwei Piloten sitzen; die Avionik entspricht derjenigen der Boeing-Modelle 757 und 767. Ferner senken aerodynamische Verbesserungen, etwa eine Verlängerung der Tragflächen und neukonstruierte Triebwerksgondeln, zusammen mit der verstärkten Verwendung neuer Werkstoffe den Luftwiderstand und das Gewicht (die KFK-Bremsen beispielsweise sind 815 Kilogramm leichter als herkömmliche Modelle). Dennoch liegt das Abfluggewicht der 747-400 mit 385 Tonnen über demjenigen aller bisherigen Verkehrsflugzeuge.

Gegenüber dem ersten 747-Modell des Jahres 1970 stellt Boeing bei der Version 400 eine um 26 Prozent gesteigerte Sparsamkeit in Aussicht. Dazu tragen auch die drei für den Einbau in dieser Maschine vorgesehenen neuen Triebwerke von Pratt & Whitney, General Electric und Rolls-Royce bei. Die Fertigstellung der ersten 747-400 soll in zwei Jahren erfolgen, die Zulassung ist für Herbst 1987 geplant. (WR)





Mit KFK und Kevlar wird jetzt abgespeckt

Von T. W. KRAUEL

Hohe Treibstoffpreise und der Wunsch nach langen Reichweiten zur Einrichtung zeit- und kostensparender Nonstopverbindungen bewogen die Werkstoff-Forschung in der ganzen Welt, sich intensiv dem Studium neuer Materialien zuzuwenden. Einzige Forderung der Industrie an die Forschung: Die neuen Materialien sollen wesentlich leichter als Aluminium sein, aber die gleiche oder eine verbesserte Bearbeitungseigenschaft aufweisen. Gesucht werden Werkstoffe, die etwa bei einem Jumbo das Gewicht von 25 Passagieren oder drei Millionen Mark Treibstoffkosten einsparen, weil sie spezifisch leichter sind als herkömmliches Material. Jahrzehntelang war Aluminium in konventioneller Legierung der Grundwerkstoff aller Hersteller. Das ändert sich gegenwärtig in atemberaubendem Tempo.

MBB marschiert dabei zusammen mit amerikanischen und französischen Konzernen ganz an der Spitze des Feldes internationaler Werkstoffforschung. Das wichtigste Stichwort bei MBB heißt Kohlenfaserverstärkter Kunststoff (KFK); andere Unternehmen arbeiten mit Verbundstoffen auf Metallbasis, Aramidfasern oder Aluminium-Lithium-Legierungen.

Weltspitzenleistungen für den neuen Airbus

Kohlenfaser-Verbundstoffe sind ein Teilbereich sogenannter Hochleistungs-Verbundstoffe, deren Komposition, vereinfacht gesprochen, dem Prinzip des Stahlbetons entspricht: Ein Gewebe mit hoher Zug- und Druckfestigkeit wird in einen Stoff mit hoher Härte eingebettet. Im Falle des KFK besteht der Basisstoff aus Phenol- und Epoxidharzen, die eine erhebliche Härte erreichen können. In ihn eingezogen werden Fasern, Stränge oder Gewebematten aus Kohlenstoff; ihre Herstellung geschieht durch Verkohlen von Nylonfasern unter Inertgasatmosphäre (die unerwünschte Reaktionen des Materials mit der Atmosphäre verhindert) und anschließende Bündelung. KFK besitzt hervorragende Elastizitätseigenschaften und kann die Festigkeit von Stahl um ein Mehrfaches übertreffen. Der Einzug von Aramidfasern (bekannter unter dem Namen Kevlar) hingegen verleiht einem solchen Material gutes Spannungsverhalten; Kombinationen aus beiden in Form der Hybridwerkstoffe sind möglich. Die Karbonfaser ist übrigens eine japanische Innovation.

Kostenwirksame Gewichtseinsparung ergibt sich natürlich erst bei Großbauteilen. Die größten derzeit hergestellten Komponenten aus Verbundwerkstoffen aber sind nur Verkleidungselemente aus Kevlar oder Steuerflächen und Bremsklappen aus KFK – keine besonders imposanten Bauteile, bis auf eine Ausnahme: Das Seitenruder des Airbus A 310-300 ist in seinem Kern komplett hergestellt aus glasfaserverstärkten Kunststoffen. Darüber befindet sich eine Schicht KFK in Plattenform, sogenannte „Prepreglaminaten". Ein Paradestück deutscher Flugzeugtechnologie. Der neue A 320 wird sogar erstmals tragende Teile, nämlich Höhenleitwerk und die ganze Seitenflosse, aus diesem Material besitzen.

Die deutschen Werkstoff-Forscher trauen sich einiges zu. Die Verbundwerkstoffe der ersten Generation besaßen nämlich noch nicht genügend Schlagfestigkeit und Schadenstoleranz, um die enormen Spitzenbelastungen tragender Bauteile auszuhalten. Der voraussichtliche ökonomische Nutzen aber ist exorbitant: Die mögliche Gewichtseinsparung geht bis etwa 25 Prozent. Von 37 Tonnen Betriebsleergewicht des A 320 können zur Zeit 850 Kilogramm eingespart werden.

Schon der Einbau von KFK-Fußbodenstützstangen würde 50 Kilogramm sparen. Das Seitenruder für den Airbus A 310 und A 300-600 aus Stade wiegt mit 8,30 mal 2,57 Meter am Fuß (1,08 Meter an der Spitze) nur 175 Kilogramm. Außerdem enthält ein KFK-Leitwerk statt rund tausend Einzelteile nur noch knapp hundert. Das bedeutet langfristig natürlich eine erhebliche Verbilligung des gesamten Produktionsprozesses. Auch gegenüber Blitzschlag erwies sich das KFK-Ruder als weitgehend unempfindlich.

Auch diverse Firmen in den USA testen ebenso wie MBB tragende Teile aus KFK. Neue sowjetische Maschinen enthalten ebenfalls einen erhebliche Anteil solcher früher utopisch erscheinender Stoffe. Darüber hinaus werden Metallverbundstoffe auf Aluminium- oder Titanbasis durch Einzug von hochfesten Bor-, Kohlenstoff- oder Siliziumkarbidfasern getestet. In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Anstrengungen vor allem auf bor- und kohlenfaserverstärktes Aluminium konzentriert.

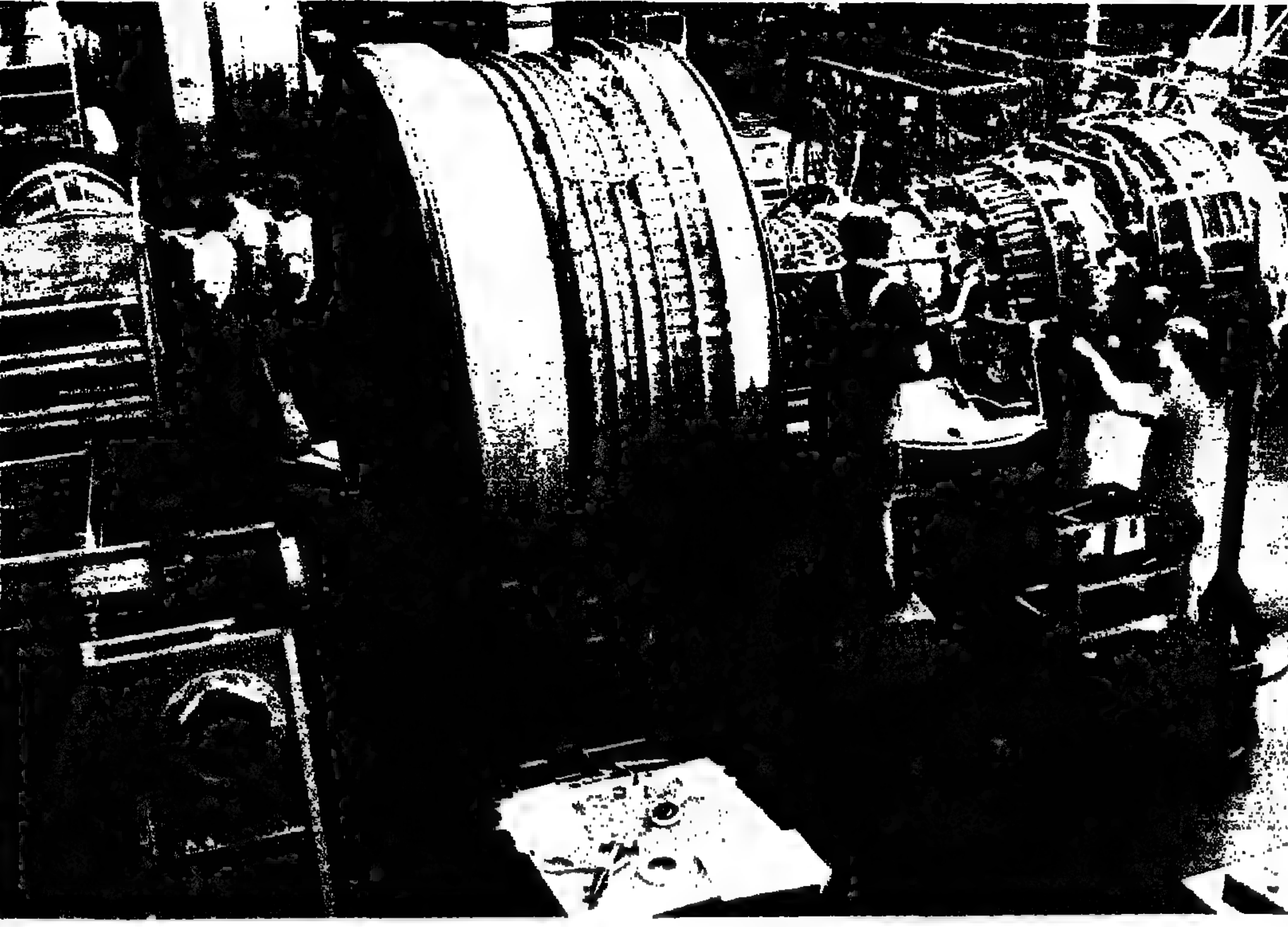
Indes fehlen noch Bearbeitungsmethoden und zerstörungsfreie Prüfverfahren. Außerdem sind die Kosten indiskutabel hoch. Der Nationale Forschungsrat der USA, dessen Luft- und Raumfahrtabteilung im NASA-Auftrag zukunftsweisende Werkstoffe auf ihre Entwicklungsmöglichkeiten hin untersucht, bezifferte sie für Metallverbundstoffe auf umgerechnet 230 bis zu 4500 Mark je Kilogramm. Demgegenüber erlebten KFK-Stoffe in den USA einen Preisrückgang von rund 280 Mark auf 28 Mark je Kilogramm zwischen den Jahren 1970 und 1980.

Ein grundsätzliches Hindernis für die industrielle Verwertung in großem Maßstab ist derzeit auch die mangelnde Datenbasis. Die neuen Werkstoffe können in ihren Kennwerten zwar einzelnen Bauteilen und Aufgaben angepaßt werden – eine für Konstrukteure ebenso verlockende wie problematische Aussicht, denn so entsteht der Werkstoff, für ganz bestimmte Funktionen optimiert – aber praktisch erst mit dem Bauteil. Die Praxis muß erweisen, ob die Berechnungen stimmten.

Metallurgie im Ringen mit der Kunststoff-Forschung

Die US-Hersteller Boeing und Alcoa, ein Aluminiumproduzent, bieten nun eine Antwort der Aluminiumbranche auf die Kunststoffe an: die Aluminium-Lithium-Legierung. Lithium, leichtestes aller bekannten Metalle, wird zu einer Legierung von hoher Steifigkeit, Elastizität und sehr gutem Korrosionsverhalten verbunden. Der Vorteil: Im Gegensatz zu den Faserverbundstoffen benötigt die Bearbeitung der Legierung keinen vollständig neuen Werkzeugmaschinenpark, die Gewichtsersparnis aber ist auch hier beträchtlich: Eine Boeing 747 verlöre bei Ersatz ihrer Aluminiumlegierungen durch den neuen Stoff zehn Prozent, also fünf Tonnen Leergewicht. Probleme indessen bereitet auch diese Legierung noch wegen des Schmelzprozesses.

Die Perspektiven der Metallurgie haben die Chemie nicht ruhen lassen. Ein amerikanischer Forscher hat eine reine Kunststoff-Faser ohne Kohlenstoffverstärkung entwickelt und seine Tragfähigkeit anhand eines Stricks mit nur einem Quadratzentimeter Durchmesser durchgerechnet. Er kam auf bis zu 42 Tonnen Gewicht am Ende der Faser, und der Strick würde immer noch halten.



Die Lufthansa-Basis Hamburg verbuchte 1984 in Konkurrenz zu privaten und staatlichen Unternehmen Wartungsaufträge für 660 Millionen Mark.

Kostendruck und Wettbewerb dürfen nicht zu Abstrichen bei traditioneller Qualität führen

Von REINHARDT ABRAHAM

Jubiläen sind unweigerlich mit nostalgischen Attributen behaftet. Der Blick zurück verklärt sich, die Konturen des Vergangenheits-Bildes werden unscharf. Wenn man sich bemüht, der Vergangenheit auf den Grund zu gehen, rückt vieles wieder an die richtige Stelle.

Es ist schon interessant, im Geschichtsbuch der alten Luft Hansa zu blättern. Bald stellt man fest, daß in ihren Reihen Männer wirkten, die es als ihre Hauptaufgabe ansahen, dem noch jungen Verkehrszweig der Luftfahrt den Geruch des Abenteuerlichen, des Unzuverlässigen zu nehmen, ihn von seinen betrieblichen Risiken zu befreien. Schon in den Pionierjahren hat die Luft Hansa nach Grundsätzen gearbeitet, die bis heute Gültigkeit haben und in die Zukunft geschrieben werden können. In unserer neuen Sprache würden wir das so ausdrücken: Sie hat von Anfang an die technische Innovation als ein Mittel begriffen, effektiv und wirtschaftlich zu arbeiten.

Modernes Denken hat bei Lufthansa Tradition. Das ist nicht übertrieben. Stets wurden aus Betriebserfahrungen Folgerungen für Forschung und Entwicklung gezogen. Früh sind bei der alten „Hansa" auch Ansätze zu erkennen, die Störanfälligkeit der damaligen Flugzeuge zu verringern. Heute würde man sagen: Es wurde ein nicht unbeträchtlicher Wartungs- und Instandhaltungsaufwand betrieben. Schritt für Schritt stellte sich dadurch das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge ein und führte zum Erreichen jener Ziele, die in der Lufthansa-Technik bis zum heutigen Tag Priorität haben: Sicherheit, Einsatz-Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Diese Tradition des fortschrittlichen Denkens lebt fort: Auch heute ist die junge, moderne Flotte der Lufthansa die Grundvoraussetzung für ihren anerkannt hohen technischen Standard. Der Flugzeug-Erneuerungsprozeß, der seit Jahren kontinuierlich abläuft, ist die beste Garantie für hohe Produktivität, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und für einen niedrigen spezifischen Treibstoffverbrauch.

Auch das Jubiläumsjahr 1986 steht im Zeichen der Flottenerweiterung und Modernisierung. Die Kontinentalflotte wird durch zehn Boeing 737 der neuesten Version verjüngt.

Strategische Planung bis zur Jahrhundertwende

1987 werden je zwei weitere Boeing 747-Passagierflugzeuge im Interkontinentalbereich in Dienst gestellt, und die Frachtflotte wird Ende 1986 um eine vierte Boeing 747 erweitert. Von Airbus erhält Lufthansa 1986 zwei weitere A 310; in den Jahren darauf schließt sich die Ablösung der fünf älteren A 300 durch sieben modernere und leistungsstärkere A 300-600 an. 1989 und 1990 kommen dann die ersten Airbus A 320 zur Auslieferung. Dieses Spitzenprodukt der europäischen Flugzeugindustrie soll den schrittweisen Ersatz der 727-Flotte einleiten.

Damit sind bedeutende Entscheidungen in allen Flottenteilen gefallen, aber zwei nicht minder wichtige stehen noch aus: Die Lufthansa erwartet Anfang 1986 grünes Licht für die Entwicklung des kleinen Langstreckenflugzeuges Airbus TA 11, um dann hinsichtlich der Ablösung der DC 10 ihre Disposition treffen zu können. Zur gleichen Zeit wird über eine Beschaffung der Boeing 747-400 zu befinden sein, eine Weiterentwicklung des bewährten „Jumbo" mit deutlich verbesserten Leistungsmerkmalen.

Eine Luftverkehrsgesellschaft, die auf den technischen Fortschritt setzt, muß den Blick weit nach vorn richten. Aus diesem Grund wurde in einer strategischen Studie der Versuch unternommen, den Weg des Unternehmens bis zum Jahr 2000 vorzuzeichnen. Unter Berücksichtigung eines mäßigen Wachstums der Weltwirtschaft und der Luftverkehrsnachfrage wurde eine Flotte von 250 Verkehrsflugzeugen prognostiziert. Investitionen in Milliardenhöhe werden dafür aufzubringen sein. Hunderte von Millionen für den Ausbau der Bodeneinrichtungen kommen hinzu.

Moderner Flugbetrieb kostet eine Menge Geld. Insgesamt gibt die Lufthansa pro Jahr 800 Millionen Mark für die Instandhaltung ihrer Flugzeuge aus. Ein hoher Preis – aber er macht sich bezahlt. Sorgfältige Wartung, Reparatur und Überholung des Fluggeräts bieten Gewähr dafür, daß die übergeordneten Ziele – Sicherheit, Zuverlässigkeit im Einsatz der Flugzeuge, Komfort für den Passagier und ein ordentliches äußeres Erscheinungsbild – erreicht werden. Es darf nicht sein, daß Kostendruck im Preiswettbewerb zum Abbau der allerwichtigsten Qualitätsmerkmale führt. An unserem Qualitätsanspruch halten wir fest. So fällt bei der Lufthansa nur einer von 1000 planmäßigen Flügen aus technischen Gründen aus, und 980 von 1000 Flügen starten ohne technische Verspätung. Diese Präzision spiegelt sich – für den Fachmann wie für den Laien auf den ersten Blick erkennbar – in dem gepflegten Zustand von Flugzeug und Kabine wider.

Lufthansa-Qualität findet deshalb auch Anerkennung bei anderen Luftverkehrsgesellschaften: Für noch einmal 800 Millionen Mark erbringen die LH-Werftbetriebe Instandhaltungsleistungen an Kundenflugzeugen, Triebwerken und Geräten.

Der Betrieb einer Fluggesellschaft muß finanzierbar bleiben. Wir stellen uns dem Wettbewerb im Luftverkehr, aber Wettbewerb darf nicht zur Verringerung der Sicherheit führen. Sicherheit erlaubt keine Kompromisse. Sorgfalt ist das oberste Gebot.

Bereits in den Entwurf und die Konstruktion neuer Verkehrsflugzeuge fließen die Erfahrungen der Lufthansa-Ingenieurabteilung, der Flugbesatzungen und des Werftbetriebes ein. Sicherheit wird also bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt von Lufthansa mitgestaltet. Fortlaufende Produktverbesserungen und Neuerungen tragen weiter dazu bei. Erhalten wird Sicherheit durch maßgeschneiderte, zielorientierte Instandhaltungsprogramme und eine gründliche Schulung des Personals. Schließlich sorgt ein System ausgeklügelter Kontrollen dafür, daß die Lufttüchtigkeit der Flugzeuge kontinuierlich überwacht wird.

Sicherheit wird meßbar gemacht durch statistische Aufzeichnungen über sicherheitsrelevante Ereignisse und die systematische Auswertung aller technischen Störungen.

Die beste Leistung für den niedrigsten Preis

Die vorrangigen Forderungen nach Sicherheit, Zuverlässigkeit und Dienst am Kunden dürfen nicht den Blick dafür verstellen, daß genau dieser Kunde die beste Leistung zum niedrigsten Preis verlangt. Deshalb messen wir ebenso genau, mit welchem Einsatz die vorgegebene Qualität erzeugt wird. Auf das Ergebnis darf die Lufthansa-Technik stolz sein. Sie hielt ihre Kosten pro Tonnenkilometer seit 1970 konstant, trotz allgemeiner Inflation. Da parallel dazu alle Qualitätsstandards verbessert wurden, ist dies ein Beispiel dafür, daß Qualität und Produktivität nicht im Widerspruch zu stehen brauchen.

Ohne Utopien, nur mit dem langjährig geschärften Blick für das, was zu tun ist, findet eine Luftverkehrsgesellschaft sichere und wirtschaftliche Lösungen. Ein Ziel, das Lufthansa-Piloten, -Ingenieure und -Techniker 60 Jahre lang nie aus den Augen verloren haben.

Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham ist stellv. Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG; Frankfurt und Hamburg.



Die Sparbüchse mit Zukunft heißt Sprit-Verbrauch

Fliegt eine Boeing 747 mit einer Mach-Zahl, die um 0,01 über der verbrauchsgünstigsten Geschwindigkeit liegt, dann führt das zu jährlichem Kraftstoff-Mehrverbrauch von etwa 700 000 Mark. Werden bei einem Anflug mit dem Airbus die Landeklappen verzögert ausgefahren, können damit 100 Kilogramm Kraftstoff eingespart werden, bei der Airbus-Flotte jährlich einige Millionen Mark.

Um alle Möglichkeiten zum Kraftstoffsparen zu nutzen, wurde bei der Lufthansa 1980 eine Arbeitsgruppe von Ingenieuren und Piloten einberufen (Arbeitsgruppe Fuel Conservation).

Diese Arbeitsgruppe hat rund 150 Sparmaßnahmen erarbeitet. Sie sollen vor allem unproduktive Betriebszeiten, unnötige Gewichte und Anzeigefehler von Instrumenten begrenzen, den Flugzeugwiderstand vermindern und die Triebwerke in optimalem Zustand halten.

Unproduktive Betriebszeiten sind Flüge zu Ausweichflughäfen, Warteschleifen vor der Landung, Warten auf Starterlaubnis, lange Rollwege, Flugzeitverlängerung durch meteorologische Einflüsse. Zu den unnötigen Gewichten zählen überschüssiger Kraftstoff, zuviel mitgeführtes Wasser und zu schwere Einrichtungsteile. Schädlicher Widerstand entsteht durch Ruder und Klappen, die dem Rumpf- oder Flügelprofil nicht richtig angepaßt sind.

Die Maßnahmen können allein im Technikbereich zu folgenden jährlichen Ersparnissen führen:

- Abdichtung von Triebwerken gegen Druckverluste 7,0 Millionen
- Neue Fan-Schaufeln in den CF 6-Triebwerken der DC 10 7,0 Millionen
- Widerstandsreduzierung an den Flugzeugen 4,4 Millionen
- Gewichtsreduktion 1,7 Millionen
- Reduzierung der Wassermengen an Bord 1,2 Millionen
- Verbesserungen an den Umkehrschub-Einrichtungen der Triebwerke 1,0 Millionen
- Leistungsdaten-Rechner (PDC) bei der Boeing 727 0,8 Millionen
- Feinjustierung der Triebwerke in Großraum-Flotten 0,55 Millionen
- Absenkung der Leerlaufdrehzahlen 0,5 Millionen

Leistung und Verbrauch von modernen Triebwerken hängen in hohem Maße auch vom jeweiligen Wartungszustand ab. Das „Engine Condition Monitoring System" der LH ist mit einem fliegenden Prüfstand vergleichbar, der während des Fluges im Triebwerk 22 verschiedene Meßdaten sammelt, die nach der Landung in einen Zentralrechner gegeben werden. So können frühzeitig Normabweichungen erkannt werden, die irgendwann zu Störungen führen würden. Außerdem kann das Triebwerk genauer eingestellt werden.

Gegenwärtig wird das gesamte Einspar-Potential lediglich zu knapp 50 Prozent ausgeschöpft. Zusammen mit der Umstellung auf modernes Fluggerät hat dies aber bereits dazu geführt, daß der Verbrauch pro Tonnenkilometer seit dem Jahre 1973 um rund 40 Prozent gesenkt werden konnte. (WR)



BETEILIGUNG
PROBLEME
CHARTER
FLUGANGST
PROFITCENTER

LH-Erfolg auch bei der Serena-Gruppe

Eine vor fast 20 Jahren entwickelte Idee bringt jetzt kapitale Zinsen. 1968 beauftragte Aga Khan ein internationales Team mit dem Ankauf der schönsten Lodges und Hotels in der damaligen Ost-Afrikanischen Union, also in Kenia, Tansania und Uganda. Die Idee war faszinierend, das Kapital vorhanden, Schönheit und Natur warteten nur darauf, touristisch erschlossen zu werden. Die Politik allerdings spielte nicht mit: Uganda erlebte das Regime Idi Amins, Tansania schloß seine Grenzen zum „Sozialismus à la Nyerere".

Das neu geschaffene internationale Tourismus-Team gab nicht auf – schließlich war da noch der ungeschliffene touristische Diamant Kenia. 1972 begann der Wettlauf um Devisen im schönsten und wildreichsten Nationalpark des Landes, im Mara. 50-Prozent-Anteilseigner war die kenianische Regierung, durch die Kenia-Tourist-Developement-Corporation; die restlichen 50 Prozent kamen zu gleichen Teilen von der British Airways (BA), von Avis, einer Aga-Khan-Gruppe und der Deutschen Lufthansa (LH). Diese gut gemischten internationalen Karten bringen bis heute den Erfolg. Hotels und Lodges der „Serena-Gruppe" erzielen in Kenia die höchsten Einnahmen pro Zimmer, weisen die größten Belegungszahlen auf und liegen bei der Preisstruktur mit an der Spitze.

Die „Mara-Serena-Lodge" (76 Zimmer; 230 bis 340 Mark pro Tag Vollpension) ist wie alle anderen Bauwerke der Gruppe ein architektonisches Juwel. Vorbild waren die typischen Siedlungsformen der Massai.

Gelungene Integration der Lodge-Bauweise

Was aus der Vogelperspektive wie ein „Westwall-Relikt" wirkt, erweist sich am Boden als eine gelungene Symbiose von natürlichem Umfeld und touristischer Ambition. Übertroffen wird „Mara" allerdings noch von der „Amboseli-Serena-Lodge" (Preise wie im „Mara"). Hier gilt die architektonische Lösung als Aushängeschild für Naturintegration.

Was in Deutschland als „biologisches Bauen" immer intensiver propagiert wird, existiert dort schon seit über zehn Jahren: In der Eingangshalle Kalebassen wie Stalaktiten, hölzerne Gehwege über Wasserläufe, Pflanzen als Baumaterial – dazu Farben, die von Lehmgelb bis zum Ockerrot reichen. Chefin ist hier eine *Kenianerin, eine Überraschung in der* ausgeprägten Männergesellschaft Ost-Afrikas, besonders im Lande der Massai.

Der dritte im Lodge-Reigen ist die „Samburu-River-Lodge" (44 Zimmer; 120 bis 360 Mark) am Ufer des Uaso Nyiro River. Schilder warnen hier: „Vorsicht, Krokodil".

Den Serena-Reigen beschließen zwei Hotels. Zunächst das neueste Luxushotel der Hauptstadt, das „Nairobi-Serena" (196 Zimmer; Übernachtung 177 bis 250 Mark). Der unvergessene Staatspräsident Kenyatta eröffnete es 1976. Auch hier eine Ferienarchitektur, die beispielhaft wirkt: Eine fast ästhetische Anpassung an den Central-Park mit seiner subtropischen Blütenpracht, dazu ein fast vergessenes traditionelles Baumaterial, der Athi-River-Stein. Zu einem Ausflug in die arabische Vergangenheit gestaltet sich der Besuch im „Serena-Beach-Hotel" (125 Zimmer; 135 bis 360 Mark).

Im Pauschalangebot und als Incentive-Reise

Das Haus hat die Stadtkulisse einer kleinen Insel im Indischen Ozean zum Vorbild: Lamu, ein Stück Arabien an der Küste Kenias. Hier, am feinweißen Korallenstrand von Mombasa, wirken die schneeweißen Ferienhäuser verspielt, fast zierlich neben den wachsenden Betonklötzen *der internationalen Hotelkonkurrenz.* Klare weiße Linien, der nachgebaute Turm einer Moschee, enge Gassen zwischen den einzelnen Häusern, nur aufgeschreckt vom Lärm der Moderne, den knatternden Klimaanlagen.

Das Geschäft für die Serena-Gruppe, und damit auch für die LH läuft gut, unter anderem Pauschalangebote bei Touropa und Airtours. Ein Markt mit noch nicht absehbaren Zukunftschancen, gerade in der Bundesrepublik, scheint für die Lufthanseaten das Incentive-Reisen zu werden. Für alle Gäste der Lodges und Hotels gilt eine gelebte Gastfreundschaft und ein ehrliches „Karibu – Willkommen".

JÜRGEN SCHILLER



Linien- und Charterfluggesellschaften erschlossen dem Urlauber die weite Welt.

Charter und Linie – ihre Probleme müssen recht bald vom Tisch

Von WOLFGANG KRAUS

Abgesehen von früheren Einzelereignissen kann man die Mitte der zwanziger Jahre als Geburtszeit der zivilen Verkehrsluftfahrt allgemein ansehen. In diesen Jahren werden daher einige Fluggesellschaften, die von Anfang an dabei waren, auf ein sechzigjähriges Bestehen zurückblicken können.

Andere, die erst nach den Zweiten Weltkrieg entstanden sind, kommen auch schon in die dreißiger Jahre ihres Bestehens. Einerlei, ob 30 oder 60 Jahre her, es bedarf schon phantasievoller Anstrengungen, selbst für Veteranen in diesem Geschäft, sich in die damaligen Verhältnisse zurückzuversetzen. Der Techniker muß sich schon die Vernietung einer Ju 52, oder Super-Constellation, oder die Zündmagneten eines BMW 132 oder P & W 2000 ansehen, um die Entwicklung bis zu seiner heutigen Tätigkeit zu begreifen.

Desgleichen gilt für den Piloten, der sich Instrumente, Funk- und Navigationsgeräte im Cockpit alter Flugzeuge ansieht. Dem Manager verbleibt das Studium alter Dokumente und Schriftstücke aus archivierten Akten, um eine Reise in die Vergangenheit anzutreten.

Wissen werden wir viel auffrischen und zusammentragen können, begreifen, verarbeiten und übertragen können werden wir wohl wenig davon, was man schlechthin als gewaltige, technische, betriebliche und kommerzielle Entwicklung der Luftfahrt bezeichnet – bestenfalls Kurzfristiges. Insofern zählen die Jahre der Luftfahrt vielleicht doppelt, gemessen an denen anderer Industriebranchen.

Jubiläen sind immer Anlaß, Rückblick zu halten, um den Standort neu zu bestimmen und hieraus die Ansätze für Zukünftiges zu finden.

Luftfahrt – eine Industrie wie jede andere

Dieses „Maßnehmen" findet natürlich in gut geführten Unternehmen häufiger und nur selten an vollen Jahresabschnitten statt, sondern orientiert sich nach dem Rhythmus der jeweiligen fälligen Sache. Dennoch scheinen gerade in diesen Jubiläumsjahren einige Veränderungen zeitgleich anzustehen, die besonderer Beachtung wert sind. Nur teilweise sind diese in der Luftfahrt selbst verursacht, die meisten sind Einflüsse von außen, die man wiederum als Reaktion auf ihre Aktivitäten selbst verstehen kann.

Vorab eine kaum beachtete Beobachtung: Die Faszination in der breiten Öffentlichkeit der Welt, die seit ihrer Entstehung der Luftfahrt galt, geht nun allmählich an die Aktivitäten der Raumfahrt über. Wenngleich erstere noch viel Spielraum für beachtenswerte Innovationen haben wird, wächst das Interesse an der Hochtechnologie und ihrer praktischen und kommerziellen Anwendung in der Raumfahrt an der Luftfahrt vorbei.

Insofern tritt die Luftfahrt gewissermaßen in das *„zweite Glied"* der allgemeinen Beachtung ein, allein schon deswegen, weil sie ihren festen Platz im Kommunikations- und Transportwesen gefunden hat und breite Schichten von ihrer Nutzung mittlerweile abhängig geworden sind: „ . . . business as usual".

In der Tat ist sie eine Industrie geworden, wie andere es schon lange sind. Die Größenordnungen ihrer Investitionen, die angewandte Technologie, die Märkte und Nebenindustrien, die von ihr abhängig sind, machen die Luftfahrt zu bedeutenden Faktoren der jeweiligen Wirtschaftsstrukturen.

Nur wenige Fluggesellschaften haben ihre Zielsetzungen entsprechend neu ausgerichtet beziehungsweise ausrichten können. Eher häufiger wird versucht, auf politischem Wege an den nationalen, kontinentalen und interkontinentalen Ordnungen der Pionier- und Entwicklungsphasen der zivilen Luftfahrt beharrlich festzuhalten und der letzten Industrialisierungsphase entgegenzuwirken. Wem behagt schon das kalte Wasser einer endgültigen Freisetzung aus einem *mehr oder weniger ausgeprägten* Protektionismus, der sicher in der Vergangenheit zur Entwicklung notwendig war?

An diesem Prozeß wird letzten Endes niemand vorbeikommen. In Nordamerika wurden die Zeichen – auf die dort oft eigene brutale Weise – von der Legislative 1978 durch Deregulation gesetzt. In Europa hat dieser Prozeß in den letzten Jahren etwas sanfter eingesetzt, und es steht zu hoffen, daß dieser eher einen evolutionären Verlauf nehmen wird. Entsprechend dem Entwicklungsstand der zivilen Luftfahrt in den Ländern der Dritten Welt, wird dieser Prozeß noch einige Zeit auf sich warten lassen müssen.

Bei uns in Europa kommen noch einige Dinge hinzu. Die engräumige Aufteilung der Länder Europas ist der Entwicklung der Verkehrs-Luftfahrt hier nicht besonders förderlich gewesen. Oftmals waren es die großen Entfernungen zu den früheren überseeischen Besitzungen, die hier die Triebfeder waren. Andererseits bedurfte es einer Vielzahl politischer *Hilfsmittel,* um ein einigermaßen brauchbares innereuropäisches Luftverkehrsnetz herzustellen. Inwieweit diese Konstruktionen eine freiwirtschaftliche Entfaltung ermöglichen, muß bezweifelt werden, sind doch hierbei handfeste nationale Interessen mit im Spiel.

Erst in jüngster Zeit beginnt in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft der Harmonisierungsprozeß, um zu einheitlichen Spielregeln in diesem Geschäft zu kommen. Da diese Spielregeln sich an den Römischen Verträgen orientieren müssen, steht *zu hoffen, daß ein wenig mehr industriemäßiges* Verhalten auch bei den Fluggesellschaften Einkehr halten wird. Ein einheitliches Verkehrsgebiet davon zu erwarten, dürfte noch verfrüht sein.

In jedem Fall wird die Reformation Europas den *hier tätigen* Fluggesellschaften noch einige Zeit viel Kopfzerbrechen machen.

Damit nicht genug, noch ein weiteres: Es handelt sich hier um die immer stärker werdende Konfrontation der Unternehmen der Linienluftfahrt und der *Bedarfsluftfahrt* (Charter) auf ein- und denselben Märkten. Traditionell wurden die beiden Verkehrsarten auf natürliche Weise durch Verkehrsgebiete (Streckennetz), unterschiedliche Tarife und Verkehrsregeln getrennt gehalten.

Im Laufe der Jahre jedoch haben sich beide insbesondere auf dem Gebiet der Tarife und neuerdings auch im Streckennetz immer mehr angenähert, so daß es für die Hüter der Verkehrsregeln zunehmend schwieriger wird, den Unterschied zu erhalten. Einflüsse aus dem internationalen *Verkehrsbereich spielen* hier auch oft eine Rolle.

Viele traditionelle Märkte bleiben gesperrt

Diese Konfrontation ist fast ausschließlich ein europäisches Problem, da der touristische Flugreiseverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg – hier spezialisiert unter der Verkehrsart Charter – ein Volumen erreicht hat, das dem der Linienluftfahrt nicht nachsteht. Frühere Unter*schiede im Geräteangebot,* im Service und in der Verkehrsregelmäßigkeit sind längst ausgeglichen.

Im zunehmenden Konkurrenzkampf werden alle Gesellschaften bemüht sein, ihren Ladefaktor wie auch immer zu erhöhen: Die Liniengesellschaften teilweise im touristischen Bereich, wobei im Gegenzug indessen den Chartergesellschaften formell der Weg zu den traditionellen Märkten der Linie versperrt bleibt. Die Politiker haben Probleme mit der Frage, wen sie vor wem schützen sollen, und kommen dabei häufig in Interessenskonflikte, da die Liniengesellschaften in Europa fast alle im Staatseigentum, der überwiegende Teil der Chartergesellschaften aber Privateigentum sind.

Alte Begriffe wie „das öffentliche Interesse" müssen neu überdacht werden. Es fragt sich hier, ob dieser – oft zum Schutz der Linie eingesetzt – noch diese Bedeutung hat: Fügt man das Wort „sozial" hinzu, könnte man auch den Charter damit schützen. Auch der alte ICAO-Begriff von der „fair and equal opportunity" bekommt im wahrsten Sinne des Wortes ganz neue Dimensionen.

Als Ausweg gibt es wohl nur zwei Möglichkeiten, entweder den Charter und die Linie neu zu definieren, um den Unterschied zu erhalten, oder eine Harmonisierung beider Verkehrsarten herbeizuführen. Keine leichte Aufgabe für beide Beteiligten.

Zusammenfassend sind es eine ganze Reihe von Problemen, mit denen wir uns auseinanderzusetzen haben:

– die allgemeine Liberalisierung in der Wirtschaft,

– der Industrialisierungsprozeß in der zivilen Luftfahrt,

– die Harmonisierung im EG-Bereich und schließlich

– die Konfrontation Linie–Charter.

Alles Vorgänge, die ihre eigenen Ursachen haben und individuell behandelt schon ihre Probleme bringen. Sie zeitgleich auf den Jubiläumstisch zu bekommen, ganz gleich ob wir 60-, 30-, oder zehnjähriges Bestehen feiern, wird den besonderen Reiz zur Herausforderung aller Beteiligten in diesen Jahren darstellen.

Flugkapitän Wolfgang Kraus ist Geschäftsführender Gesellschafter der Fluggesellschaft LTU; Düsseldorf.

Wer hat denn Angst vor dem Fliegen?

Fast zwei Drittel aller Passagiere – Männer wie Frauen, alte und junge – haben nach Schätzungen der Fluggesellschaften Angst vor dem Fliegen, die sich in Schweißausbrüchen, Herzklopfen, Schwindelgefühlen äußert. Ganz zu schweigen von denen, die aus Angst nie fliegen.

Seit 1979 bietet die „Psychologische Arbeitsgemeinschaft" in München zusammen mit der Deutschen Lufthansa (LH) auf Flughäfen „Seminare für entspanntes Fliegen" unter der Leitung eines Psychologen an. 324 Mark kostet ein zweitägiges Wochenendseminar; dazu kommt als Abschluß ein Inlandsflug, den die LH zum halben Preis anbietet. Über die Hälfte der Seminarteilnehmer sind „Vielflieger" mit mehr als 20 Flügen im Jahr.

Sich und *anderen Mut machen* ist aber nicht so leicht, zumal oft auch mehrere Einflüsse zusammenwirken, etwa die Angst vor dem geschlossenen Raum des Flugzeugs oder das „Beifahrer-Syndrom", weil man das Steuer nicht selbst in der Hand hält. Diplom-Psychologe Rudolf Krefting, der die Seminare von Düsseldorf leitet, erläutert, wie seine Schützlinge die Angst vor dem Fliegen verlernen sollen: „Wir entwickeln mehrere Strategien: Anspannen und Entspannen der Muskeln, Atemübungen, aber auch anders denken lernen. Nur weil die Stewardeß nicht kommt, wird noch keine Notlandung vorbereitet."

Warum die Tragflächen im Steigflug nicht abbrechen, wieso der Pilot auch in dichtem Nebel noch etwas sieht, erklärt ein LH-Flugkapitän. Alle sollen die Technik des Flugzeugs verstehen. Am zweiten Tag folgt die Trockenübung: Stühle werden zusammengerückt wie im Flugzeug, eine Kassette mit Geräuschen aus einer LH-Maschine läuft ab, fertig zum *„Take off im fliegenden Klassenzimmer"*.

Die Probe aufs Exempel ist schließlich der Flug nach Frankfurt. Etwas blaß bereiten sich die „Angsthasen" in der Abfertigungshalle darauf vor, „Flughasen" zu werden. Krefting: „In der Regel fliegen neun von zehn mit." Nach einer Umfrage der LH wagen es 90 Prozent der Teilnehmer, nach dem Anti-Angst-Training allein zu fliegen. Durch Nachrichten von Flugzeugkatastrophen hat sich der Andrang auf die Seminare um rund 30 Prozent verstärkt.

(WR)

Seminar-Termine 1986

In Hamburg und **Bremen:**
1./2. März – 31. Mai/1. Juni – 20./21. September – 22./23. November;
in Düsseldorf und **Köln:**
1./2. Februar – 15./16. März – 10./11. Mai – 13./14. September – 22./23. November;
in Frankfurt:
8./9. Februar – 26./27. April – 21./22. Juni – 6./7. September – 6./7. Dezember;
in Hannover:
8./9. März – 18./19. Oktober;
in München und **Stuttgart:**
22./23. Februar – 19./20. April – 12./13. Juli – 27./28. September – 29./30. November.

Lufthansa-Tochter Condor: 30 Jahre Flugpauschalreisen

Von MALTE BISCHOFF

Die Deutsche Lufthansa (LH) hat durch ihre Chartertochter Condor in den letzten dreißig Jahren erheblichen Einfluß auf die Entwicklung der deutschen Flugtouristik gehabt.

Zwar war Condor ursprünglich nicht für die Flugtouristik gegründet worden – die gab es im Jahr 1955 jedenfalls im heutigen Sinne noch gar nicht – aber bereits von Anfang an wandte sie sich in zunehmendem Maße der Touristik zu. Gegründet als „Deutsche Flugdienst GmbH" (daher auch heute noch das „DF" vor der Flugnummer) von den Partnern Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linie, Bundesbahn und Lufthansa, wurde sie hineingeboren in eine stürmische Entwicklungszeit mit zahlreichen Gründungen von Fluggesellschaften und einem ständigen Auf und Ab der Nachfrage. Kunden waren zunächst vorwiegend die sich entwickelnden Luftverkehrsgesellschaften, dann die Reiseunternehmen, die zusätzlich zur Schienen- und Bustouristik die Flugtouristik in ihre Programme aufnahmen.

In den Anfangsjahren der neuen jungen Branche traten viele Unternehmen genauso schnell wieder ab, wie sie auf den Markt gekommen waren. Es kam zu Konkursen von Touristikunternehmen, so daß 1959 eine ernsthafte Krise entstand, die auch die DF in große Schwierigkeiten brachte. Die Liquidation stand bevor. Die Gründungspartner stiegen aus, und Lufthansa übernahm alle Anteile.

Anfang 1960 wurden dann die bis heute maßgebenden Organschaftsverträge zwischen den beiden Gesellschaften geschlossen. Damit wurde die DF auch nach Lufthansa-Maßstäben ausgerichtet und straff organisiert. *Ein Jahr später, 1961, nach* Erwerb der Condor Luftreederei von Oetker, erhält die DF den Lufthansa Traditionsnamen „Condor". Von da ab datiert der systematische, stetige teilweise sogar stürmische Aufbau der heutigen Condor.

Bestimmende Grundlagen waren die von Lufthansa übernommenen Maßstäbe: Hohe Qualität des Produktes, also modernes, technisch einwandfreies, hervorragend gewartetes Fluggerät, verläßlicher Flugplan, guter Service und partnerschaftliches Verhalten dem Veranstalterkunden gegenüber. Diese Unternehmenspolitik hat viel dazu beigetragen, das ursprüngliche, sehr negative Image des Charterfluges abzubauen und in ein positives zu verwandeln. Sie ermöglichte den stürmischen Aufschwung der Flugpauschalreise, die heute führende Reiseart und die bis auf den Privat-Pkw alle übrigen Verkehrsmittel wie Bus, Eisenbahn und Schiff weit hinter sich gelassen hat, und deren Anteil mit heute 18 Prozent weiterhin steigt.

Ein guter Flug-Urlaub beginnt bereits am Flughafen.

Condor war eine der ersten Charterfluggesellschaften, die technisch, operationell und wirtschaftlich solide geführt wurden und damit den Ansprüchen der Veranstalter und der Urlauber entsprach. Die enge Bindung an Lufthansa ermöglichte Pionierleistungen, wie den frühen Einstieg in das Düsenzeitalter, einen Übergang von gebrauchten Flugzeugen zu fabrikneuem, speziell für Charterzwecke ausgerüstetem Gerät. So war Condor die erste Charterfluggesellschaft der Welt, die Großraumgerät vom Typ Boeing 747 einsetzte. Pioniertaten wurden auch beim Erschließen *neuer* Urlaubsgebiete vollbracht. Mit dem damals schon weltweiten Netz der Lufthansa und deren Erfahrung konnten neue Ziele und Urlaubsgebiete gemeinsam mit den Veranstaltern, unter denen es ebenfalls Pionierunternehmen gab, erstmalig angeflogen und entwickelt werden. *Wurden 1961 von Condor* erst sechs Ziele regelmäßig bedient, alle in Europa, kamen ab 1963/64 bereits Fernziele wie Colombo, Bangkok und Mexiko, ab 1972 Ziele in USA hinzu. Heute werden rund 70 Ziele von Condor angeflogen und immer noch gibt es Neuentwicklungen, *wie zum Beispiel heuer* die Strecke nach Goa und Katmandu.

Entscheidend für die in der Welt einmalige Entwicklung der deutschen Veranstaltertouristik war die klare Arbeitsteilung zwischen Veranstaltern und Leistungsträgern. Dabei konnte jeder Partner seine Aufgabe optimal erfüllen und so zu einem besonders wirtschaftlichen und qualitativ hochwertigen Produkt Flugpauschalpreise beitragen. Diese Arbeitsteilung war typisch für die Entwicklung in Deutschland, während in anderen Ländern Europas Mischformen – Veranstalter besitzen eigene Charterunternehmen oder umgekehrt – den Markt bestimmen.

Eine weitere klare verkehrsrechtlich orientierte Abgrenzung besteht zwischen Linien- und Charterfluggesellschaften, durch den Veranstalter- und Packagezwang für den Chartercarrier. Eine Rechtsbestimmung, die auch heute noch die Abgrenzung regelt. Linie und Charter sind daher nie als Gegensätze begriffen worden, sieht man von den Anfangsjahren (und dem Verkehrsgebiet Nordatlantik) ab. *Es gab und es gibt eine klare* Aufgabenteilung und eine unterschiedliche Zielgruppe (die Zielgruppe für den Charter in Deutschland ist seit Jahren mit rund 55 Prozent Marktanteil größer als die der Linie). Hier hat also die für den Lufthansa-Konzern gültige, interne Auf*gabenteilung prägend für den ganzen* Markt gewirkt. Die Aussage über fehlende Gegensätze stimmt auch dann noch, wenn wie zur Zeit und weitgehend ausgelöst durch Liberalisierungsideologien aus USA und einigen europäischen Ländern, eine Verwischung der klaren Grenzen stattfindet. *Diese Entwicklung kann* – insbesondere wenn sie von Charterfluggesellschaften selbst vorangetrieben wird – auf Dauer dem Charter nur abträglich sein, da das Eindringen in den Linienverkehr Gegenreaktionen herausfordern muß. Das gleiche gilt selbstverständlich auch für die Verwischung der Aufgabenteilung zwischen Veranstalter und Carrier.

Was für die Anfangsjahre des Charterreiseverkehrs galt, sich in leidvollen Ereignissen für Veranstalter, Fluggesellschaft und Urlauber niederschlug, gilt, wie jüngste Ereignisse zeigen, *auch heute noch:* Nur Fachleute, die die Touristikbranche kennen, die nicht das „schnelle Geld" machen wollen, die auf finanziell gesunder Basis zu marktgerechten Preisen technisch einwandfreie Produkte anbieten, können im Chartermarkt bestehen und mit Erfolg arbeiten.

Dr. Malte Bischoff ist Geschäftsführer der Condor Flugdienst GmbH; Neu Isenburg.

Die CFG – Profitcenter im LH-Konzern

Die Condor Flugdienst GmbH (CFG) ist neben der Deutschen Lufthansa (LH) das größte und (nach der Delvag Luftversicherungs-AG) das älteste Profitcenter im Konzern. Das hat Auswirkungen gehabt auf den Markterfolg sowohl der Condor als auch der LH. Die klare Aufgabentrennung zwischen beiden Betrieben ermöglichte es der Lufthansa nämlich, sich in Deutschland auf die Zielgruppe der Geschäftsreisenden zu konzentrieren, während die meisten Linienfluggesellschaften weltweit ihre Produktpolitik, ihr Marketing und ihre Vertriebsstrategien auf allzu viele Zielgruppen und damit weniger wirkungsvoll anlegen mußten – und somit weit weniger konsequent am Markt auftraten und auftreten. Das weitgehend selbständige Profitcenter Condor hat auf dem deutschen Touristikmarkt – der sich erheblich vom Geschäftsreisemarkt unterscheidet –, die notwendige Flexibilität und Anpassung an die Bedürfnisse dieses Marktes.

Bei einer Betrachtung des Gesamterfolges des LH-Konzerns müssen daher die Leistungsdaten der Condor hinzugerechnet werden. Leider geschieht das vor allem in der Konzernbilanz, die aber in der Öffentlichkeit nur wenig beachtet wird. Daher hier einige interessante Zahlen:

Passagiere 1984 im Konzern: 17,8 Millionen (davon Condor: 2,5 Millionen);
Flugzeuge Ende 1985 im Konzern: 147 *(davon Condor: 16);*
Außenumsatz 1984: 9,5 Milliarden Mark (Condor: 730 Millionen Mark).

(WR)



KOOPERATION
SONDERBETREUUNG
FAKTOR „Q“
VERSICHERUNGEN

In sicherer Obhut vom Schalter A nach Kalifornien

Vor 51 Jahren erkundigte sich Diplom-Ingenieur Gerald Klein bei der Lufthansa in Berlin, ob sein gerade sieben Monate alter Sohn allein von Berlin-Tempelhof nach Danzig fliegen könne. Das Ansinnen war ein absolutes Novum, und die Deutsche Lufthansa, damals selbst den Kinderschuhen noch kaum entwachsen, lehnte ab. Zwei Tage später aber widerrief die Gesellschaft telefonisch bei Familie Klein ihre Entscheidung.

Dem Fluggast Gunthard Klein widerfuhr auf diese Weise die Ehre, als vermutlich erstes Kind der Luftfahrt-Geschichte alleine eine Flugreise angetreten zu haben. So ist es vielleicht keine Überraschung, daß der Pastor in Bad Bevensen und Vater von vier Kindern über ein Studium der Luftfahrttechnik zur Kirche kam.

Heutzutage sind unbegleitet reisende Kinder Lufthansa-Alltag. Im Urlaubsmonat August vergangenen Jahres beispielsweise betreute der Sonderschalter in der Frankfurter Abflughalle A genau 6946 unbegleitete Minderjährige, die im Luftfahrt-Jargon als „UMs“ („Unaccompanied Minors“) bezeichnet werden. Im gleichen Monat des Jahres 1984 waren es sogar 7323 Kinder, die in die Obhut der Fluggesellschaft übergeben wurden.

Kinder ab fünf Jahren dürfen bei der Deutschen Lufthansa (LH) allein fliegen. Sie werden vom Special Service an Bord gebracht und in die Obhut der Besatzung gegeben.

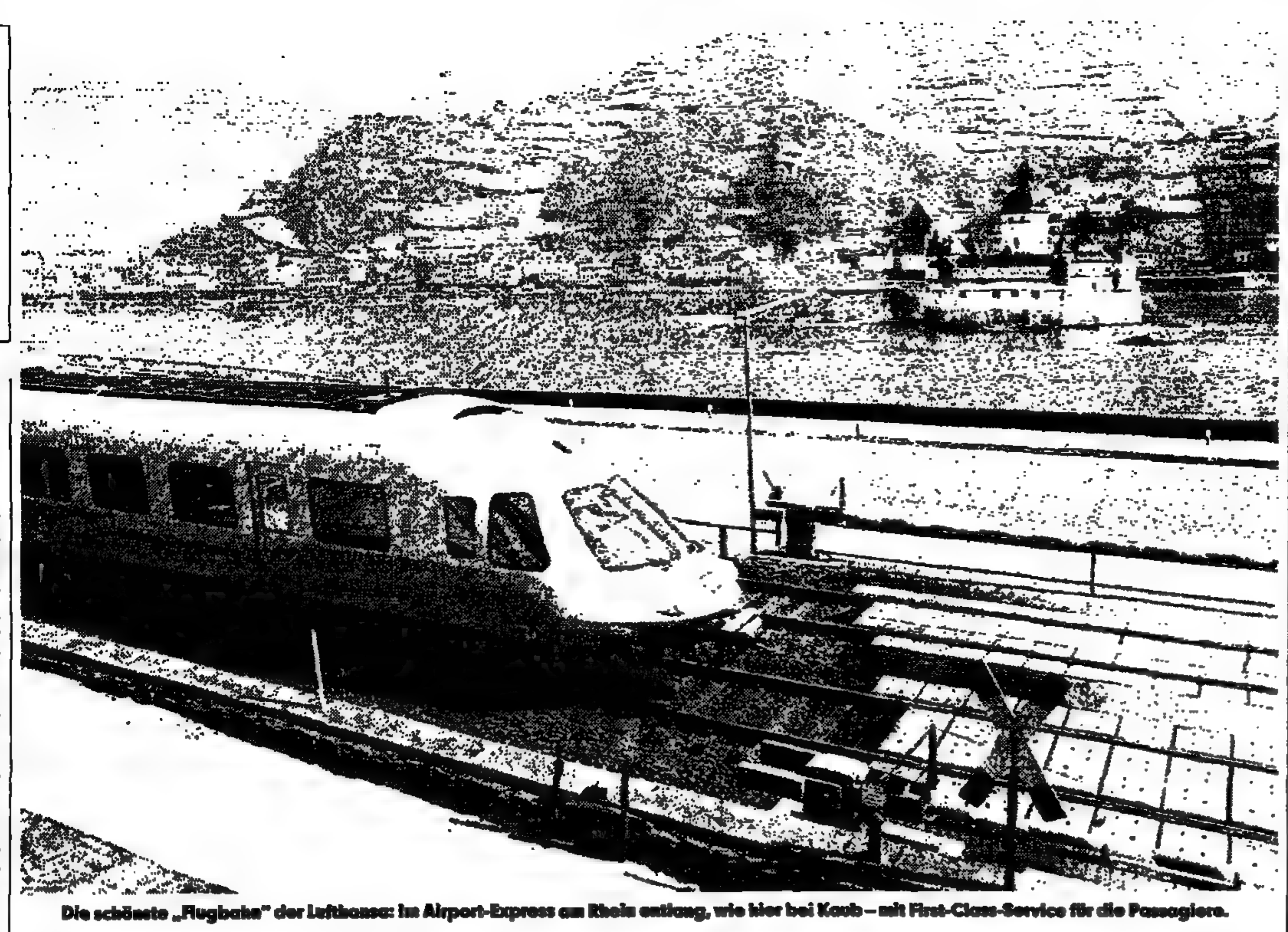
95 000 Betreuungen in einem Jahr

Lange vor der Landung an einem Umsteigeflughafen oder am Ziel sind die „UMs“ avisiert, so daß sie bis zum Eintreffen der Abholer keinen Augenblick ohne Aufsicht bleiben. Altersmäßig gibt es für diesen Dienst keine Grenze; vor kurzem reiste zum Beispiel so eine 21 Jahre alte Inderin, die erstmals ihr heimatliches Dorf verlassen hatte und völlig sprachunkundig war.

Bei noch nicht Fünfjährigen ist eine Begleitung vorgeschrieben. Häufig springen dann Mitarbeiterinnen des Special Service ein, von denen viele selbst Kinder haben. So können auch erst ein oder zwei Monate alte Säuglinge heute ohne Elternteil eine Weltreise antreten.

Die 37 ständigen Mitarbeiter des Frankfurter Betreuungsdienstes, in der Ferienzeit verstärkt durch 40 Aushilfen, kümmerten sich 1984 um 24 824 Fluggäste, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind (1983: 29 334), um 6326 reise-unerfahrene ältere Menschen (1983: 5789), im Jahre 1984 auch um 1981 Mütter mit Kleinkindern und andere, die besonderer Unterstützung bedurften – rund 95 000 Betreuungsfälle stehen im Jahresbericht 1984, ein Jahr zuvor waren es rund 83 000.

Am 16. März 1934, als der „kleine Klein“ vom Berliner Tempelhof an Bord einer dreimotorigen Rohrbach „Roland“ (zehn Passagiersitze) abflog, hatte er noch keinen Flugbegleiter: Ein Marineoffizier hielt den Säugling im Arm. Bald nach dem Start holte ihn Funkermaschinist Werner Baudach in die Kanzel, um sich bis kurz vor der Landung in Danzig um Klein-Gunthard zu kümmern, der sich mit Bommelmütze in seinem Windelpaket offensichtlich wohl fühlte – er schlief fest. „Ich habe das offensichtlich mit großer Gelassenheit über mich ergehen lassen“, kommentiert der Pastor heute. (WR)



Die schönste „Flugbahn“ der Lufthansa: Im Airport-Express am Rhein entlang, wie hier bei Kaub – mit First-Class-Service für die Passagiere.

Fliegen auf Höhe Null mit dem Lokführer im Cockpit: Die Bahn setzt auf Kooperation

Von HEMJÖ KLEIN

Als vor 150 Jahren zum ersten Mal eine Eisenbahn in Deutschland verkehrte, brauchte sie wegen ihres technischen Monopols und begründeten Leistungsvorteils keinen Konkurrenten zu fürchten. Entsprechend rasant war der Aufbau der Bahn und die mit ihm verbundene Veränderung der industriellen Struktur und gesellschaftspolitischen Landschaft.

50 Jahre später trat mit dem Automobil ein neuer Verkehrsträger auf, der nicht nur durch seine technischen Errungenschaften den Leistungsvorsprung der Bahn relativierte, sondern seinerseits gleichsam eine neue Zeitrechnung einläutete. Und wenn im 100. Jahr des Automobils die Deutsche Lufthansa 60. Geburtstag feiert, ist sie als Jubilar der Repräsentant einer dritten Verkehrsträgergeneration.

Auch sie schuf eigene Innovationen, ergänzte aber auch die Vorläufer durch neue Leistungsmöglichkeiten, wie zunächst die Vorteile des Automobils die Leistungen der Bahn ergänzten. Zielgruppen aber wurden in größerem Maße für die einzelnen Verkehrsträger identisch, und der zunehmende Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern wirkte in hohem Maße belebend.

„Flei“ und „Fleiper“ markieren die Wende

Ihn aber entschieden primär die jeweiligen Vorteile für den Konsumenten; der reine Wettbewerb fragte nicht – er tut es nie – nach der Wirkung auf so unterschiedliche Systeme wie eine staatlich-volkswirtschaftlich orientierte Bahn, die individuell bestimmte Entwicklung des Automobils oder die stark unternehmerisch induzierte Entwicklung des Flugzeugs. Bald erkannt, mag dies einer der Gründe gewesen sein, warum bereits sehr früh der Wettbewerb durch Kooperation zwischen Flugzeug und Bahn ergänzt wurde.

1928 gab es das erste gemeinsame Kooperationsangebot, „Flei“: Flugzeug-Eisenbahn-Verkehr von Lufthansa und Deutscher Reichsbahn für eilige Sendungen. Flei wurde ausgeweitet zum Fleiper, Flug-Eisenbahn-Personenverkehr: Jeder Fluggast konnte seinen Flugschein auch als Eisenbahnfahrkarte für die 1. Wagenklasse verwenden.

Die Folgen des Zweiten Weltkrieges haben beide Unternehmen sich zunächst auf ihren eigenen Wiederaufbau konzentrieren lassen. Sehr früh aber wurde zwischen der neuen Lufthansa und der Deutschen Bundesbahn das „Jet-Rail-Verfahren“ als Luftfracht-/Expreßgutverkehr geschaffen, der auch anderen Teilnehmern nach deutschen Bestimmungsbahnhöfen offenstand. Ende 1965 wurde diese praktische Angebotskooperation jedoch mangels Nachfrage eingestellt. Zwei Jahre zuvor begonnene Überlegungen zur gegenseitigen Anerkennung von Flugschein und Fahrausweis scheiterten an der zwischenzeitlich eingetretenen unterschiedlichen Preis- und Angebotsgestaltung.

So war denn die Folgezeit bis zu Beginn der 80er Jahre geprägt durch ein gegenseitig als Konkurrenz begriffenes Verhältnis, begleitet von zum Teil heftigen Diskussionen um die Rechtfertigung dieser Wettbewerbssituation schlechthin. Beide Seiten versuchten darzulegen, wo die Vorteile des einen und die Nachteile des anderen Verkehrsträgers beginnen oder enden sollten. Würdigt man heute diese Auseinandersetzung um vermeintlich austauschbare Leistungsangebote, muß man feststellen, daß der Gewinn von Marktpotentialen beiden, der Bahn und der Lufthansa, eigentlich nicht gelungen ist. Die Modal-Split-Entwicklung beider Verkehrsträger zueinander hat sich über zehn Jahre kaum verändert.

Während im Frachtbereich die technischen Möglichkeiten bereits sehr früh eine Wettbewerbssituation zwischen Flugzeug und Bahn ausschlossen und von der Nachfrage her auch nicht erforderten, haben im Personenverkehr zwei andere Konkurrenten, nämlich der Bus-Gelegenheitsverkehr und der Pkw-Individualverkehr Bahn und Flug in ihren Marktanteilen überholt.

Diese Entwicklung verändert völlig die Lage. Faktoren wie Pkw-Dichte, Straßeninfrastruktur und Mobilitätsverhalten zwingen bei Abwägen der Alternativen Kooperation oder Wettbewerb zu eindeutiger Priorität des Miteinanders von Flug und Bahn. Der binnenländische Markt wird zwar immer den Wettbewerbsaspekt beinhalten, aber durch
– Abstimmung auf die jeweilige Leistung,
– Substitution unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit,
– Symbiose der Leistungsangebote
wird im Verhältnis Bahn und Flug die Kooperation überwiegen. Im europäischen und vor allem interkontinentalen Bereich ist ausschließlich die Kooperation wegen der unterschiedlichen Leistungsangebote das Ziel. Dazu haben Lufthansa und Bahn deshalb gemeinsame Strategien entwickelt.

Der seit 1982 verkehrende Lufthansa-Airport-Expreß ist deutliches Zeichen dieses Miteinanders von Verkehrsträgern: Fliegen auf Ebene Null mit dem Bahnlokführer im Cockpit. Entscheidende Impulse erhält diese Kombination jedoch nur, wenn die Systemverknüpfungen weitestgehend über Wertschöpfungsstufen erfolgen, mit der physischen Verknüpfung von Flughafen und Bahnhof einerseits sowie der vertrieblichen Kooperation andererseits.

Bisherige Erfolge sind mehr als überzeugend

Seit Juni 1982 bedient die Bahn im IC-Netz den Flughafen Frankfurt (Main) im Stundentakt. Frankfurt (Main) und Düsseldorf waren bereits über die S-Bahn angebunden. Ergänzt wurde dieser Schritt um ein Pauschalangebot der Bahn, das zum attraktiven Festpreis die Anreise zu jedem Flughafen der Bundesrepublik inklusive Zubringer von jedem Bahnhof der Bundesrepublik anbietet – ein aktuelles Angebot der Verkehrsträger-Kombination für Privat-, Urlaubs- und Geschäftsreisende.

Die Erfolge des ersten halben Jahres sind mehr als überzeugend und ein deutliches Zeichen, daß die gemeinsamen Kunden eine verstärkte Kooperation honorieren. Lufthansa und Bahn wollen deshalb einen Flug-/Bahn-Tarif bis hin zum gemeinsamen „Ticketing“ entwickeln. Dann enthält der Flugschein nach New York den Coupon für die Bahnfahrt von Mannheim zum Flughafen Frankfurt, und ausländische Fluggäste benutzen für eine innerdeutsche Teilstrecke die Bahn.

Es ist nur konsequent und mit dem gemeinsamen Zielgruppenpotential begründet, daß über bereits laufende intensive Verhandlungen auch eine Zusammenarbeit in der ausländischen Repräsentanz angestrebt wird. So ist beabsichtigt, daß die Lufthansa ab 1986 die Generalvertretung für die Deutsche Bundesbahn in Nordamerika übernimmt und sich damit in ihren Märkten mit dem nationalen Partner Bahn in Repräsentanz und Akquisition identifiziert.

Im Inland nutzen Lufthansa und Bahn den gleichen Vertriebsweg Reisebüro. Dafür haben sie gemeinsam das Vertriebssystem „Start“ entwickelt und in jüngster Zeit entschieden, dieses Instrument unter Einschluß von Btx-Funktionen verstärkt zu nutzen. So strebt die Bahn an, das Start-System zur Vereinheitlichung der Vertriebswege in ihren Verkaufsstellen einzusetzen.

Die gemeinsame Strategie schließt selbstverständlich auch die Harmonisierung unserer Angebote ein, vor allem dort, wo Innovationen zum Vorteil unserer gemeinsamen Kunden Angebotsverschiebungen ermöglichen. Deshalb wird der Gedanke des Airport-Expreß als Systemintegration beider Verkehrsträger weiterentwickelt. Natürlich schließt eine solche Aufgabe auch die Lösung des Gepäckproblems am Bahnhof mit durchgehender Abfertigung ein.

Ab 1990 wird sich die Kooperation neuerlich verändern. Mit dem Einsatz unseres Hochgeschwindigkeitszuges Intercity-Expreß und der Anbindung des Flughafens Frankfurt (Main) an dieses ICE-System wird die Kombination Bahn/Flug mit Reisezeiten von beispielsweise Stuttgart nach Frankfurt (Main) von 75 Minuten oder, mit neuer Trasse, Köln–Frankfurt (Main) von 55 Minuten, noch wesentlich attraktiver werden.

Diese Maßnahmen belegen, weshalb Bahn und Lufthansa die Frage Kooperation oder Wettbewerb eindeutig beantworten. Beide praktizieren Wettbewerb, wo der Kunde ihn wünscht; beide konzentrieren sich verstärkt auf Kooperation, wo sie dem Kunden dient; dabei dominiert eindeutig die Kooperation.

Dies wird vielleicht am besten dadurch belegt, daß Lufthansa und Bahn gemeinsam mit dem Bundesministerium für Forschung und Technologie Träger der Gesellschaft zur Entwicklung des Transrapid als neuem Transportsystem für das nächste Jahrtausend sind.

Gute Gründe, um mit Zuversicht auf erfolgreiche Zusammenarbeit die gemeinsamen Aufgaben der nächsten Jahre anzugehen, und ein besonders guter Anlaß für die Bahn, der jungen Lufthansa zu ihrem 60. Geburtstag sehr herzlich zu gratulieren.

Hemjö Klein ist Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn (DB); Frankfurt.

„Q“ – der Faktor zum Erfolg einer Airline

Von FRANK BECKMANN

Mit 80 internationalen Luftverkehrsgesellschaften, die die Bundesrepublik anfliegen, mißt die Deutsche Lufthansa (LH) sich im Wettbewerb. Trotz schwieriger Startbedingungen hat sie sich in jahrzehntelanger Arbeit eine Position im Spitzenfeld des internationalen Luftverkehrs gesichert: Vierter Platz in der Fluggastbeförderung, zweiter Rang bei der Fracht. Ihr Ruf ist weltweit anerkannt. In einer Zeit, da Fluggerät, Flugplan und Klasseneinteilungen der Airlines weitgehend identisch sind, wird der „Q-Faktor“, der Faktor Qualität, zum entscheidenden Moment einer erfolgreichen Luftverkehrsgesellschaft.

„Produktqualität“ wird zum zentralen Begriff, der über Erfolg und Mißerfolg eines Unternehmens entscheidet und seine Wettbewerbskraft determiniert. Lufthansa hat den Qualitätsbegriff gekoppelt mit der Erfüllung der Kundenwünsche und so mit Leben gefüllt. Zum Credo der Unternehmensgrundsätze gehört deshalb beides:

- Die Wünsche unserer Kunden stehen an erster Stelle. Sie sind der Maßstab unseres Handelns.
- Die beste Qualität ist unser Ziel. Eine moderne Flotte und eine engagierte Mannschaft sind die Kennzeichen unserer Leistungskraft. Qualität und Leistungsfähigkeit und nichts anderes sichern unsere Zukunft.

Qualität wird also bei Lufthansa als ein Mittel der Zukunftssicherung angesehen. Qualität setzt die Fähigkeit zum Wettbwerb und wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens voraus. Konkurrenzfähig zu sein und gleichzeitig finanziell gesund zu bleiben, dieser Einklang ist im Luftverkehr nicht häufig anzutreffen. Die Deutsche Lufthansa hat ihn wahren können, weil sie Qualität nicht erst auf den Tellern der ersten Klasse präsentiert.

Qualität beginnt bei den Ressourcen: Die Lufthansa legt hohe Maßstäbe an die Effizienz der Flugzeugflotte. Modern muß sie sein, da sie dann auch wirtschaftlich ist. Eine moderne Flotte bringt den „Passenger Appeal“, die Sympathie der Kunden, in einem hohen Maße von alleine mit sich. Modernes Fluggerät bietet höheren Komfort, ist Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen und pünktlichen Betrieb. Eine weitere Voraussetzung sind die Bodeneinrichtungen. Ob bei der Ausstattung der Wartungsbasis in Frankfurt, der Werft in Hamburg, des Lufthansa Cargo Center in Frankfurt oder den vielfältigen Einrichtungen für Flug- und Verkehrsbetrieb: Moderne Einrichtungen sorgen für reibungslose Abläufe.

Dipl.-Ing. Frank Beckmann, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG.

Das wichtigste Kapital eines Unternehmens sind seine Mitarbeiter. Die Lufthansa legt deshalb bereits bei der Auswahl großen Wert auf gute Ausbildung, Qualifikationen und Bereitschaft zur Dienstleistung. Eigene Schulen und Trainingseinrichtungen bringen die jungen Mitarbeiter auf eine berufliche Qualifikation, die in der Branche als „Lufthansa-Standard“ bezeichnet wird. Dies gilt für die Flugzeugführer ebenso wie für Mechaniker und Techniker, für Flugbegleiter wie für Mitarbeiter der Reservierung, der Abfertigung, der Fracht und der Verkaufsbüros.

Qualität, so lautet eine Definition, ist die Summe guter Eigenschaften. Es ist aber auch die Erfahrung, die man mit einem Produkt macht, der Grad der Zufriedenheit, den man empfindet, wenn man es nutzt und schließlich der Ruf, den das Produkt hat. Worin besteht Produktqualität im Luftverkehr?

Die Lufthansa hat die Anforderungen, die ihre Kunden an sie stellen, ermittelt, wobei sich die Prioritäten der Geschäftsreisenden und Privatreisenden sicherlich unterscheiden. An der Spitze aller Forderungen steht die Sicherheit. Für sie garantieren modernes Gerät, vorbildliche Wartungseinrichtungen und verantwortungsbewußtes, gut geschultes Personal. Großen Stellenwert nehmen aber auch Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, ein günstiges Flugplanangebot und nicht zuletzt das richtige Verhältnis von Preis und Leistung ein.

Die Lufthansa sieht deshalb die Kette von der Beratung im Verkaufsbüro über den Flug bis zur Hilfestellung bei der Ankunft am Zielort als ein durchgängiges Angebot an. In der Fracht ist es die fachgerechte, sichere und schnelle Erledigung der Transportaufträge – von den Kleinsendungen bis zum Transport von lebenden Tieren.

Die Lufthansa verfolgt eine moderate Preispolitik. Bei den IATA-Tarifkonferenzen der vergangenen Jahre hat sie für Zurückhaltung plädiert, während oft die Befürworter extremer Niedrigtarife unter den Luftverkehrsgesellschaften für erhebliche Preiserhöhungen bei den Normaltarifen eintraten. Die Lufthansa hat ihre Angebote der Holiday- und Flieg & Spar-Tarife Jahr für Jahr systematisch ausgebaut.

Qualität muß gestaltet werden. Die Lufthansa erreicht dies durch eine Vorgabe von Standards. Dies beginnt schon vor der Kaufentscheidung für ein Verkehrsflugzeug: Ingenieure der Lufthansa liefern Spezifikationen, die in die Konstruktion der Jets eingehen. Jüngstes Beispiel ist der Airbus A 310. Aber auch der zukünftige „kleine“ Airbus A 320, den die Lufthansa 1989 in Dienst stellen wird, wird die Wünsche der Lufthansa und ihrer Kunden berücksichtigen. Standards durchziehen alle Bereiche. Standards machen Qualität meßbar. Dies gilt für die Pünktlichkeit ebenso wie für Wartung, die Wartezeit am Telefon bei der Reservierung (maximal 20 Sekunden) oder bei der Gepäckauslieferung.

Die Meßarbeit der Standards gibt die Möglichkeit der Kontrolle und damit der Rückkoppelung. Die Rückmeldung löst im Unternehmen eine ständige Beschäftigung mit der Qualität aus, löst Impulse für neue Ideen, Verbesserungen und letztlich höhere Standards aus.

Für die vor uns liegende Zeit sind viele Maßnahmen geplant, die die Deutsche Lufthansa weiterbringen werden:

- Der Ausbau des Ergänzungsluftverkehrs und des interregionalen Linienverkehrs über die Grenzen unseres Landes steht an.
- Der Intervallverkehr auf den deutschen Flugstrecken wird verstärkt.
- Mehr Sitzkomfort, ein verbessertes Mahlzeiten- und Getränkeangebot soll die Service-Leistung der Deutschen Lufthansa auf allen Strecken verbessern.
- Im Europa-Verkehr bringt dies eine Aufwertung der Economy-Klasse.
- Mehr Non-Stop-Flüge nach Fernost, USA und Afrika finden Eingang in den Langstreckenflugplan.
- Im Inlandsverkehr wird die Sitzplatzvergabe eingeführt.
- Die Frachtabfertigungsanlagen der Lufthansa und die EDV-Systeme der Fracht werden weiter ausgebaut.

Dieses Programm erfüllt Kundenwünsche. Die Lufthansa versetzt es in die Lage, sich in einem sich verschärfenden Wettbewerb zu behaupten und ihre Position weiter auszubauen. Die Qualität der Leistungen wird auch in der Zukunft den Erfolg der Lufthansa sicherstellen.

Der Flugschein ist auch eine Prämienquittung

Von HARALD POSNY

Mit dem Kauf jedes Flugtikkets genießt der Geschäftsreisende oder Tourist, ob auf innerdeutschen Flügen (auch nach Berlin), auf Transatlantik- oder Rundflügen Versicherungsschutz. Die Prämie dafür zahlt er gleich mit dem Preis für den Flugschein, er ist zugleich Prämienquittung und Versicherungsschein. Versichert sind Leben und Unfall, aber auch Beschädigung oder Verlust. Selbst verspätet am Zielort angelangtes Gepäck, gleichgültig, ob im Bauch eines „Jumbo“ verstaut oder als Handgepäck in der Kabine.

Grundsätzlich sind sämtliche Fluggesellschaften gegen Ansprüche von Passagieren versichert. Nationale Luftverkehrsgesetze regeln die Ansprüche des Passagiers gegen den Frachtführer (so heißt technisch die Fluggesellschaft). In der Bundesrepublik Deutschland schreibt Paragraph 50 des Luftverkehrsgesetzes eine Mindestversicherungssumme im Todesfall oder bei dauernder Erwerbsunfähigkeit von 35 000 Mark vor. Dabei erlischt der Anspruch auf Schadenersatz aus Haftpflicht, wenn aus der Unfallversicherung geleistet wird.

National wie international gilt der Versicherungsschutz vom Einchekken, dem Verlassen des allgemein zugänglichen Teils des Flughafens, bis zum Passieren der Zoll- oder Paßkontrolle auf dem Zielflughafen. Versicherungsausschlüsse gibt es nur in Ausnahmefällen, wenn es zum Beispiel im Flugzeug zu Verletzungen durch Turbulenzen während des Fluges kommt. Die Beweispflicht, die sehr weit geht, liegt bei der Fluggesellschaft.

Das Luftverkehrsgesetz beschränkt die Haftung für einen getöteten oder verletzten Passagier auf maximal 320 000 Mark als Einmalzahlung oder als Rente. Weitergehende Haftungen setzen grob fahrlässiges Handeln voraus, zum Beispiel das Unterlassen von Wartungsarbeiten an der Maschine oder ein Abweichen von der vorgegebenen Flugroute. Da beispielsweise bereits ein Bus- oder Taxifahrer auch für einfache Fahrlässigkeit haftet, ist die Rechtslage für den Fluggast wegen der nur begrenzten Haftung der Fluggesellschaft nach einem Luftunfall wesentlich ungünstiger.

Daran ändert auch nichts die Tatsache, daß dieser dürftige Risikoschutz bei Personenschäden durch Linien- und Chartergesellschaften von der Deutschen Lufthansa (LH) und anderen europäischen Gesellschaften Mitte vergangenen Jahres freiwillig von 53 000 auf 150 000 Mark, im Nordatlantikverkehr auf 75 000 Dollar erhöht worden ist. Für innerdeutsche Flüge liegt die Höchsthaftung bei 320 000 Mark. Es stellt sich die Frage nach einer zusätzlichen Fluggast-Unfallversicherung, die bei den Ticket-Verkaufsstellen von Fluggesellschaften ebenso gekauft werden kann wie bei Reisebüros oder Versicherungsgesellschaften. Besteht jedoch eine ausreichende private Unfallversicherung, so ist eine zusätzliche Absicherung überflüssig. Sie gilt auch für jeden privaten Flug.

Im internationalen Flugverkehr gelten internationale Vereinbarungen, wie das Warschauer Abkommen von 1929, das von 113 Staaten – auch von der Bundesrepublik Deutschland – ratifiziert worden ist. Es wurde 1955 durch das Haager Protokoll und durch das Zusatzabkommen von Gualdajara 1961 ergänzt. Es sieht Haftungsgrenzen von 53 500 Mark vor. Etwas günstiger sind die Versicherungssummen bei USA-Flügen; sie liegen hier bei 58 000 Dollar. Flüge innerhalb Japans und der USA kennen keine Entschädigungsgrenzen.

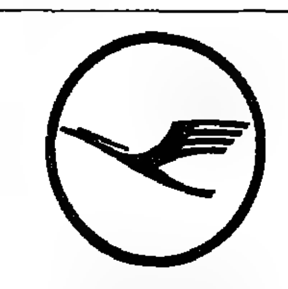
Das ist alles sehr unübersichtlich. Vielflieger sollten sich entsprechend ihrem individuellen Versorgungsbedarf absichern: Seit kurzem können auch höhere Summen vereinbart werden als bisher: 500 000 Mark für den Todesfall und eine Million Mark für den Invaliditätsfall. Die Versicherungsunternehmen kalkulieren wegen der besonderen Rückversicherungsverhältnisse für Flugrisiken einen Prämienzuschlag.

Das Risiko von Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck ist mit 53,50 Mark je Kilogramm versichert, es sei denn, das Gepäck ist höher versichert worden. Nach dem deutschen Luftverkehrsgesetz werden 67,50 Mark je Kilogramm erstattet, maximal 3200 Mark. Für Schmuck und Geld haften die Fluggesellschaften freilich nicht. Was vom Passagier mit in die Kabine genommen wird ersetzen die Gesellschaften unabhängig vom Gewicht im internationalen Verkehr bis zu 1070 Mark, auf innerdeutschen Flügen (einschließlich Berlin) bis zu 3200 Mark je Fluggast.

Eine zusätzliche Reisegepäckversicherung kann je nach Wert der transportierten Gegenstände auch angesicht der relativ geringen Prämien ratsam sein. Für zerbrechliche oder verderbliche Gegenstände übernehmen die Gesellschaften keine Haftung.

In Fällen unbegrenzter Haftung (USA, Japan) richten sich die Versicherer nach der zwischen Fluggesellschaft und Anspruchsnehmer gerichtlich oder außergerichtlich ausgehandelten Haftungssumme. So erklären sich die sehr hohen Entschädigungssummen zum Beispiel beim Absturz der japanischen Boeing 747 im August vergangenen Jahres. Für die 524 verunglückten Insassen mußten die Versicherungen rund 500 Millionen Mark aufwenden. Aber der Weg bis zur Entschädigung ist auch sehr lang.

In der Bundesrepublik versuchen sich die Versicherer gegen die sehr hohen Risiken für Menschenleben und Maschinen zu schützen. 74 deutsche Erst- und sechs Rückversicherer haben sich zum Deutschen Luftpool (DLP) zusammengeschlossen, in die sie sämtliche Unfall-, Haftpflicht- und Kasko(Gerät)-Risiken einbringen. Er ist eine Rückversicherungsgesellschaft in Form einer BGB-Gesellschaft. Die Versicherungsverträge werden von den Mitgliedern des Pools geschlossen und nehmen volle Rückdeckung beim Pool in Anspruch. Sie gewähren aber auch in Höhe des am Pool gezeichneten Anteils für das gesamten DLP-Geschäft Rückversicherungsschutz.



KLASSIFIZIERUNG FLUGSICHERHEIT

Die Bedeutung der fünf Großbuchstaben

Das *international* vorgeschriebene Kennzeichen aller Zivil-Luftfahrzeuge, die in der Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, lautet „D". Der erste Buchstabe nach dem D- bezeichnet dann die Flugzeugklasse nach dem höchstzulässigen Abfluggewicht, der Triebwerkanzahl oder die Luftfahrzeugart:

A = Flugzeuge über 20 Tonnen;
B = Flugzeuge über 14 und bis zu 20 Tonnen;
C = Flugzeuge über 5,7 und bis zu 14 Tonnen;
E = einmotorige Flugzeuge über zwei und bis zu 5,7 Tonnen;
I = mehrmotorige Flugzeuge über zwei und bis zu 5,7 Tonnen;
G = mehrmotorige Flugzeuge von bis zu zwei Tonnen.
H = Drehflügler, darunter Hubschrauber.
K = Motorsegler (D- und Nummer: Segelflugzeuge).
L = Luftschiffe (D- *und Name:* Bemannter Ballon).

Der zweite Buchstabe gibt bei Lufthansa-Flugzeugen den Hersteller an.
B = Boeing; D = McDonnell Douglas; I = Airbus Industrie.

Der dritte und vierte Buchstabe dienen der Identifizierung des jeweiligen Flottenflugzeuges. Die vier Buchstaben hinter dem Staatszugehörigkeitszeichen werden nach Paragraph 14 der Luftverkehrszulassungsordnung in die Luftfahrzeugrolle des Luftfahrtbundesamtes in Braunschweig eingetragen. Dort sind sämtliche Luftfahrzeuge im Eigentum deutscher Staatsangehöriger registriert.

Die *Luftverkehrszulassungsordnung* gilt nicht für Berlin und damit nicht für den früheren Heimatflughafen und ehemaligen Hauptsitz der Lufthansa. (WR)

Als ein Luftpolizist noch mit der Flagge den Start freigab...

Von HANS-ULRICH OHL

Als im Januar 1926 die „Deutsche Luft Hansa" aus der Taufe gehoben wurde, ging *eine Ära individuellen Fliegens* auf unterschiedlichsten Ebenen zu Ende. Was bis dahin oft vom persönlichen Einsatz und Können des einzelnen *Piloten auf den* unterschiedlichsten Flugzeugmustern abhing, erfuhr nun eine ordnende Hand. Gleichwohl vollzog sich auch dieser Luftverkehr vorerst *noch auf der Basis, die man* unter dem Begriff der Schönwetterfliegerei einzuordnen hatte. Funktelegraphie und Blindflug waren damals, in den ersten Pionierjahren der Verkehrsfliegerei, noch vollkommen unbekannte Größen.

Wirkliche Flugsicherung, so wie wir sie heute betreiben, war weltweit unbekannt. An den wenigen Flugplätzen, die in den zwanziger Jahren mehr oder weniger regelmäßig angeflogen wurden, gab es lediglich so *etwas wie eine Luftpolizei. Auf einem* Turm, der die Bezeichnung „Kontrollturm" nur bei viel gutem Willen verdiente, wurde der unmittelbare Luftraum um diese Flugplätze mittels Fernglas und akustisch überwacht. Die Startfreigabe erteilte, wie bei einem Autorennen, ein „Luftpolizist" mit einer Kelle oder Startflagge.

In Berlin-Tempelhof diente zunächst das ehemalige Exerzierfeld der Reichshauptstadt als Flugfeld. Wurde ein ankommendes Flugzeug gesichtet, so bediente der „Luftpolizist" aus seinem Turmhäuschen ein akustisches Signal. Ein langer Ton bedeutete, daß sich ein eigenes, also deutsches Luftfahrzeug im Anflug befand, zweimal lang kündigte den Anflug eines fremden oder unbekannten Luftfahrzeuges an. Für den „Lufthilfspolizisten" auf dem Landefeld bedeutete dies dann: Startverbot für alle anderen Flugzeuge.

Fünfzig Meter war die neutrale Zone breit, die zwischen Start- und Landefeld und Abstellfläche installiert war. Ein Rauchofen erfüllte die Funktion eines Windrichtungsanzeigers.

Doch gerade in den Gründerjahren wurde nur allzu deutlich, daß ein regelmäßiger und damit profitabler Luftverkehr vom Wetter weitestgehend unabhängig sein mußte. Etwa ab 1927 begann man intensiv daran zu arbeiten. Fliegen ohne Bodensicht und nach Instrumenten konnte jedoch nur realisiert werden, wenn bestimmte Eingangsvoraussetzungen erfüllt waren. Neben dem rein fliegerischen Können des Piloten waren dies vor allen Dingen eine Boden-Bord-Kommunikation und bodenseitige navigatorische Unterstützung.

Ideales Flugwetter, die Amtsgewalt mit Schirmmütze und Signalflagge unmittelbar an der Startbahn – und jede Landung meldete ein Sirenenton.

Wie anders sollte ein Pilot sonst den unter einer Wolkendecke versteckten Flugplatz finden?

Damit war jedoch auch noch ein *weiteres Problem geboren, das einer* Lösung bedurfte. Konnte bei gutem Wetter der Pilot den Luftraum beobachten und anderen Luftfahrzeugen ausweichen, so flog er im Wetter praktisch blind. Die daraus resultierende berechtigte Forderung nach Sicherheit mußte also zwangsläufig auf eine andere Ebene verlagert werden. Die „Luftpolizei", bisher nur auf dem Flugfeld für die sichere Abwicklung von Starts und Landungen zuständig, begann, sich jetzt auch um ankom*mende und abfliegende Flugzeuge* im Einzugsbereich der Flugplätze zu kümmern. Die Notwendigkeit einer Flugsicherung, wenn auch erst in sehr bescheidenem Maße, war deutlich erforderlich geworden. *Flugzeuge* wurden nach und nach mit Bordfunkstationen für Funktelegraphie ausgerüstet. Am Boden vollzog sich naturgemäß die gleiche Entwicklung. Zusätzlich wurden hier jedoch auch noch Bodenpeiler installiert, mit denen die Flugzeuge angepeilt werden konnten. Als eine internationale Sprache der Verständigung kamen sogenannte Q-Gruppen zur Anwendung. Drei Buchstaben im Morsealphabet, beginnend mit einem „Q", wurden ausgewiesen, und jede für sich hatte eine bestimmte Bedeutung. Die Peilflugleiter am Boden entwikkelten im Laufe der Jahre eine erstaunliche Perfektion. Mittels Peilfunk wurde das Flugzeug an den Flugplatz herangeführt. Über akustische Wahrnehmungen am Boden bezüglich der Richtung und der Stärke des *Motorengeräusches wurden* dann dem Piloten über den Umweg seines Bordfunkers Sinkfluganweisungen zuteil.

Im allgemeinen wurde in 200 Metern über Flugplatzhöhe angeflogen, um dann ein Wolkendurchstoßverfahren zu praktizieren. Die Anweisung für das Wegnehmen der Triebwerksleistung wurde etwa 100 Meter vor Erreichen der Flugplatzgrenze erteilt, um so die volle Landedistanz des Flugfeldes ausnutzen zu können. *Aus heutiger Sicht* ein recht abenteuerliches Verfahren, das damals allerdings mit Erfolg praktiziert wurde.

Natürlich war dies alles nur ein Anfang. Aus den Landeanflügen mittels Peiler wurden Anflüge unter Verwendung sogenannter Landebaken, dem Vorläufer unseres heutigen Instrumentenlandesystems (ILS). Ende der *30er Jahre wurde der Tastfunk mehr* und mehr durch den Sprechfunk ersetzt. Im Luftverkehr erfolgte eine kontinuierliche technische Innovation, der ihn immer perfekter und zuverlässiger werden ließ, bis dann der Zweite Weltkrieg in diesen ersten Abschnitt der Luftfahrt eine tiefe Zäsur setzte.

Nun ist ein Krieg, so schlimm er von seiner grundsätzlichen Natur auch ist, der Vater vieler technischer Weiterentwicklungen. Was in friedlichen *Phasen oft nur sehr mühsam* entwickelt und zur Serienreife gebracht wird, läuft in solchen Zeiten innerhalb sehr kurzer Zeiträume ab. So konnte die Luftfahrt am Ende des Zweiten Weltkrieges auf eine erstaunliche technische Entwicklung schauen.

Dies traf sowohl für die Luftfahrtgeräte, die Funknavigation als auch für die *Flugsicherung* und die zur Anwendung kommenden Verfahren zu. Blindflug bis hin zu Instrumentenlandesystemen für Schlechtwetterlandungen und *Radar* waren in den Jahren des Zweiten Weltkrieges für die Luftwaffen der kriegführenden Staaten entwickelt worden. Luftfahrzeuge mit Reichweiten, *die* Passagiere über den Atlantik fliegen konnten, standen als Langstreckentransporter oder -aufklärer bereit, um im zivilen Bereich ihren *Dienst* aufzunehmen. Eine internationale zivile Luftfahrtorganisation, die ICAO, wurde bereits Ende des Jahres 1944 in Chicago gegründet. In den Jahren nach 1945 war Deutschland freilich jede Betätigung im Bereich der Luftfahrt untersagt. Für einen zivilen Luftverkehr unter deutscher Lufthoheit gab es zunächst keine Chance.

Militärluftverkehr unter ebenfalls militärischer Flugsicherung der Amerikaner und Engländer bestimmten in den ersten *Jahren nach der Kapitulation* das Bild der westlichen Besatzungszonen. Erst zu Beginn der 50er Jahre wurde deutsches Personal ausgebildet und am 23. März 1953 schließlich die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) gegründet.

*

Frühzeitig beschäftigte sich die Deutsche Lufthansa auch mit Nachtflügen. Geradezu vorbildlich war seinerzeit der Flughafen Berlin-Tempelhof. Als Ansteuerungslicht dienten ein Drehlichtscheinwerfer auf dem Funkturm in Witzleben und weithin sichtbare Neonleuchtzeichen auf dem Ullstein-Hochhaus und den beiden Flughafen-Funktürmen.

Den Platz selbst erhellten sieben sogenannte Besegsonnen. Bei schlechtem Wetter zeigte zusätzlich ein Bogenlichtscheinwerfer dem Piloten den Platz. Später kennzeichneten Neonröhren die Grenzen des Flugplatzes; vor dem Abfertigungsgebäude stand ein beleuchteter Windrichtungsanzeiger.

In ihrer Statistik von 1928 konnte die Luft Hansa auf den Routen von Berlin nach Königsberg und Hannover *seit 1926 insgesamt 1271 Nachtflüge* über eine Strecke von 487 747 Kilometer bei nur einem einzigen Unfall melden. Auf der Strecke Berlin–Königsberg standen alle 30 bis 35 Kilometer große Drehlichtscheinwerfer; dazwischen standen im Abstand von vier bis fünf Kilometer orangefarbene Neonröhren.

Regierungsdirektor Hans-Ulrich Ohl ist Leiter des Referats 4 (Luftrecht und Öffentlichkeitsarbeit) der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS); Frankfurt.

Frankfurt

Flughafen und LH: eine Erfolgs-Symbiose

Von INGE ADHAM

Die Deutsche Lufthansa (LH) und der Flughafen Frankfurt (FRA; internationale Code-Bezeichnung für diesen Flughafen) – das ist Symbiose: Einer wäre ohne den anderen nichts. Denn Frankfurt ist die Heimatbasis der Fluggesellschaft. Grund für die Entscheidung, Frankfurt zum zentralen Platz für die LH zu machen, sind nicht die zahlreichen in- und ausländischen Banken in der Main-Metropole oder gar die zahlreichen Äppelwoi-Lokale im Stadtteil Sachsenhausen, sondern die Lage der Stadt: Von hier aus sind alle deutschen Ziele gleich gut zu erreichen.

2250 neue Arbeitsplätze

Daß dies inzwischen auch für ausländische Ziele gilt, liegt am schnellen Aufschwung des internationalen Luftverkehrs, in dem Frankfurt inzwischen zur Drehscheibe geworden ist. In Zahlen: 46 635 Landungen und 46 565 Starts wickelte die LH bereits 1984 auf dem Frankfurter Flughafen ab. Das bedeutet knapp fünf Millionen Passagiere. Im vergangenen Jahr sind alle diese Zahlen deutlich übertroffen worden. Denn der Einsatz der von allen möglichen Links- und Grüngruppierungen umstrittenen Startbahn West machte endlich zusätzliche Starts und dadurch auch weitere Landungen auf den Hauptbahnen möglich. Bislang scheiterte eine Ausdehnung des Flugbetriebs am Gewimmel im Frankfurter Luftraum.

Das hat für den Frankfurter Arbeitsmarkt durchaus positive Auswirkungen gehabt: Auf dem Flughafen gab es innerhalb eines Jahres 2250 mehr Beschäftigte. Das bedeutet auch mehr Kaufkraft und mehr Steueraufkommen für die Region.

Wie wichtig Frankfurt und die anliegenden Gemeinden das nehmen, zeigt der „Krieg", den vor Jahren auch die LH bei einer von Frankfurt geplanten Anhebung der Gewerbesteuer hatte. Die Nachbargemeinde Kelsterbach winkte flugs mit günstigeren Sätzen, was nicht nur die Lufthansa animierte, sich mit mindestens einem Teil ihrer Aktivitäten direkt außerhalb Frankfurter Grenzen auf der anderen Seite des Flugplatzes in Kelsterbach anzusiedeln.

Heimatbasis, das heißt auch Heimatflughafen für 111 Flugzeuge – nicht gerechnet die 15 an die Chartertochter Condor und die Frachttochter German Cargo vercharterten Maschinen. Gut 2500 Flugzeugwarte, Ingenieure, Mechaniker und Facharbeiter kontrollieren und warten diese Flotte in riesigen Hangars.

Heimatbasis Frankfurt, das bedeutet aber auch 15 942 Beschäftigte bei der Lufthansa. Das „Stallgefühl" wird dadurch verstärkt, daß auch die 7152 Mitglieder des fliegenden Personals (Stand Oktober 1985) der Basis Frankfurt angehören.

Heimatbasis Frankfurt heißt auch, daß die Tochtergesellschaft Lufthansa-Service GmbH hier ihren Sitz hat. Die Kombination von Großküche, Lager- und Packbetrieb, von Spül- und Müllbeseitigungsanlagen stellt in den drei Frankfurter Betrieben (auch die Ausbildungsküche ist auf der Basis) pro Jahr weit mehr als 20 Millionen Mahlzeiten her. Der LH-Caterer arbeitet auch für andere Fluggesellschaften; rund 110 Namen zählt die Kundenliste. Die Gesellschaft hat sich auch einen Namen als Lieferant von Essen und Buffets gemacht. Pro Jahr werden mehr als 15 000 Tonnen Fleisch und Geflügel verarbeitet. Aus allen Angaben zeichnet sich ab, was die LH-Basis als Wirtschaftsfaktor für den Frankfurter Raum bedeutet: Mit mehr als 15 000 Beschäftigten ist die LH einer der größten Arbeitgeber der Region.

Erhebliche Kaufkraft

Auf der Hand liegt ein erheblicher Einfluß auf die Kaufkraft und das Steueraufkommen in Frankfurt und den angrenzenden Gemeinden.

Am Flughafen Frankfurt arbeiten derzeit annähernd 36 500 Menschen – ohne die Beschäftigten bei Fluggesellschaften, Autovermietern und Speditionen, die nach Kelsterbach ausgewichen sind, und auch ohne die Zivilbeschäftigten auf der US-Air Base. Die Banken alleine bringen es in Frankfurt also nicht, ohne den Flughafen (und die LH) würde die Wirtschaftskraft erheblich reduziert.

Hamburg

Mehr Investitionen für den Werftausbau

Von DIETHART GOOS

Seit die Deutsche Lufthansa (LH) vor gut 30 Jahren mit ihren neuen Maschinen nach Überführung aus dem Herstellerland USA in Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM) landeten, ist die Gesellschaft mit der Hansestadt auf das engste verbunden. Neben Köln und Frankfurt ist Hamburg dritte Säule des Unternehmens. Seit Mitte der fünfziger Jahre entstand am Westrand des Flughafens ein weitläufiger Komplex mit Flugzeughallen, Werkstätten und Serviceeinrichtungen, der weltweit vorbildlich ist: Das Zentrum der Lufthansa-Technik.

Große Flächenreserven

8000 Menschen sind auf der Luftwerft beschäftigt, überwiegend hochqualifizierte Flugzeugbauer, Triebwerkstechniker, Elektroniker und weitere Berufe aus dem breiten Spektrum Wartung und Entwicklung; ständig werden neue Fachkräfte und Ingenieure gesucht.

Das LH-Gelände von etwa 70 Hektar kann auf fast 130 erweitert werden. Mehr als 700 Millionen Mark wurden hier seit Wiedergründung der Fluggesellschaft für Bauten und Anlagen aufgewendet. Die LH investierte mehr als 300 Million Mark. Und schon wird mit beträchtlichen Erweiterungen für die nächsten fünf Jahre mit einem Finanzvolumen von weiteren 320 Millionen Mark begonnen.

Diese LH-Werft hat als Unternehmen eine Besonderheit: Schon die erste Halle, die zur Aufnahme des Flugbetriebs am 1. April 1955 zur Verfügung stand, wurde von der Hansestadt Hamburg errichtet und an die Lufthansa vermietet. Dieses System ist bis heute nicht verändert worden. Vor 1967 erfolgte die Finanzierung über den Hamburger Landeshaushalt. Das schwerfällige und langwierige Zustimmungsverfahren durch die Bürgerschaft, dem Landesparlament, erwies sich allerdings als unzweckmäßig.

So wurde die „Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen" gegründet, die sich im Staatsbesitz befindet. „Es ist eine Schwestergesellschaft der Flughafen Hamburg GmbH", wie Claus Lau als kaufmännischer Geschäftsführer erläutert. An der Flughafen-Gesellschaft sind neben Hamburg (64 Prozent) die Bundesrepublik mit 26 und Schleswig-Holstein mit zehn Prozent beteiligt. Die Partner stehen fest zu Fuhlsbüttel. Das LH-Ausbauprogramm für 320 Millionen Mark ist gesichert; größter Posten: Eine Lackierhalle, die sogar Jumbos aufnehmen kann. Zum LH-Erweiterungsprogramm zählen weitere hochtechnisierte Projekte, die neueste Erkenntnisse des Umweltschutzes berücksichtigen: Anlagen zur Wasseraufbereitung, ein Rohrleitungssystem, Energiezentrale, Erweiterungen der Galvanik- und Triebwerkstätten.

Jährlich werden etwa 115 Jets in den Docks der Lufthansa-Werft gewartet und grundüberholt. Es sind Maschinen der Typen Boeing 727 und 737, die Airbus-Modelle 300 und 310 sowie diese Muster der LH-Tochter Condor und teilweise des ATLAS-Verbundes (LH, Air France, Alitalia, Sabena/Belgien, Iberia/Spanien).

Neben den Arbeiten für eigene Rechnung und die der ATLAS-Partner nimmt das Geschäft mit anderen Kunden stark zu. Nicht ohne Stolz berichtet Werft-Chef Alban Rupp, daß bereits 40 Prozent des Umsatzes für fremde Rechnung erfolgen. Zu den regelmäßigen Kunden gehören der Iran, die Vereinigten Arabischen Emirate, Kuwait und Rumänien.

Starke Hamburg-Tradition

Lau: „Am Verkehrsaufkommen in Fuhlsbüttel ist die Lufthansa mit knapp 50 Prozent beteiligt. Bei unseren jetzt beschlossenen Ausbauplänen im Volumen von 200 Millionen Mark, unter anderem ein Gebäude der Auslandsabfertigung und die Autobahnanbindung, sind die Belange der LH gebührend berücksichtigt worden."

Das Hamburger LH-Engagement – die zentrale Flugabrechnung mit 1000 Mitarbeitern residiert in Norderstedt vor Hamburgs Toren – führt Lau auch auf den Vorstandsvorsitzenden Heinz Ruhnau zurück. Der Nachfolger von Helmut Schmidt als Innensenator (1965 bis 1973) hat heute noch enge Verbindungen zur Hansestadt.

Köln/Bonn

Präsenz mit der Hauptverwaltung

Von WILM HERLYN

„Gehen Sie nur nicht so weit weg", ließ Konrad Adenauer ausrichten – und fällte eine historische Entscheidung. Denn die Bitte, an Hans M. Bongers, den ehemaligen Verkehrsleiter der Vorkriegs-Lufthansa, gerichtet, führte letztendlich zum Lufthansa-Firmensitz Köln. In aller Stille hatte Bongers ab 1950 Vorbereitungen für die Neugründung getroffen. Durch ein Wirtschaftsbüro in Bitburg hoffte er, das Lufthansa-Personal zusammenhalten zu können.

Zivilverkehr erst 1957

Den Deutschen war damals noch „die Herstellung und der Besitz, die Unterhaltung und der Betrieb von Flugzeugen aller Art" durch das Potsdamer Abkommen verboten. Im Mai 1951 aber wandte sich Hans Christoph Seebohm an Bongers. Der Bundesverkehrsminister brauchte Unterlagen für seinen neugegründeten „Vorbereitungsausschuß Luftverkehr" (VAL) – das „Büro Bongers" sollte sie liefern.

Nach Bonn direkt, die provisorische Haupstadt, wollte Bongers nicht ziehen. Aber da er die Nähe der Bundesregierung brauchte, wählte er – zusammen mit dem damaligen Kölner Wirtschaftsdezernenten Max Adenauer – die Domstadt zu seinem Sitz. Im Gebäude der Alten Universität in der Claudiusstraße zogen die ersten 15 Mitarbeiter der damaligen „Luftag" ein. Dort blieben sie auch, als die Luftag in Lufthansa umbenannt wurde: Seither befindet sich die Hauptverwaltung in Köln.

Dort startete erst zwei Jahre nach Gründung der neuen Lufthansa – nach der Freigabe des Flugplatzes durch die Alliierten – eine „Super-Constellation" am 18. Juli 1957 als erste Lufthansa-Maschine. „Regierungsflughafen" sollte er werden. Eine 3800 Meter lange Piste entstand. Adenauer taufte dort die fünfte Boeing 707 auf den Namen „Bonn".

Heute jedoch ist der moderne Terminal eher ein Notausstieg, nachdem die LH im Jahre 1981 ihren letzten interkontinentalen Flug nach Düsseldorf-Lohausen (DUS) verlegt hat. Mit einem Lufthansa-Anteil von rund 10 000 Starts und einer halben Million Fluggäste (unter ihnen viele Bundestagsabgeordnete) liegt Köln inzwischen weit hinter Düsseldorf. Fast 9000 Tonnen Luftfracht beförderte die Lufthansa von Köln in alle Welt.

Dafür ist die LH-Hauptverwaltung (HV) ein beträchtlicher Wirtschaftsfaktor. Die Gehaltssumme – 1984 mehr als 80 Millionen Mark – wird schließlich zum großen Teil im Kölner Raum ausgegeben. In einer Region mit angespannter Arbeitsmarktlage ist ein Arbeitgeber mit zahlreichen Ausbildungsplätzen und jährlich neuen Arbeitsplätzen besonders willkommen.

Umzugspläne standen immer wieder in den Jahren seit 1955 zur Diskussion: nach Hamburg, mehr aber noch in die Main-Metropole. Internen Untersuchungen zufolge wäre allerdings dieser Umzug zu kostspielig geworden. Ein Zwei-Zimmer-Büro in der Alten Universität war die HV schon lange nicht mehr. Die Mitte der sechziger Jahre aufgenommenen Planungen für ein zentrales Gebäude auf der rechten Rheinseite, direkt neben der Deutzer Brücke, waren schon fortgeschritten – nach Ansicht des damaligen Vorstandsvorsitzenden, Herbert Culmann, der „schönst gelegene Bauplatz, den die Stadt zu vergeben hatte": gegenüber dem Dom.

Vorstandsvorsitz in Köln

Anfang 1970 konnten die damals 1051 Lufthanseaten in ihr neues Domizil einziehen. Bald machte die Expansion des Unternehmens einen Erweiterungsbau notwendig, der 1978 bezogen wurde. Inzwischen ist die Hauptverwaltung auf rund 1500 Mitarbeiter angewachsen, davon gut 40 Prozent Frauen.

Die Kölner Lufthanseaten sind verantwortlich für Unternehmens-, Strecken- und Flottenplanung. Sie sind beschäftigt in Rechnungswesen und Revision, Organisation, Verkehrspolitik und Beteiligungen, Betriebswirtschaft, Controlling und Marketing, Public Relations und Personal. Auch der Vorstandsvorsitz und die Vorstände für Finanzen und Personal sind in Köln angesiedelt.



HEIMATHAFEN
WARTUNGSBASIS
VERWALTUNGSSITZ
REINIGUNG

Sauberkeit ist nicht nur Hygiene

Einzig was blitzblank und sauber ist, das fliegt und landet auch sicher. Nirgendwo ist der optische Eindruck für den Gemütszustand des Kunden wohl so entscheidend wie in der Luftfahrt. Eine deutsche Fluggesellschaft führte sich mit signalrot gestrichenen Turboprop-Maschinen auf dem Markt ein – die Akzeptanz war mäßig. Der Anstrich wurde in dezentes Blau-Weiß geändert, und prompt lobten Vielflieger die Gesellschaft wegen der Anschaffung des neuen Fluggerätes. Die Passagiere irrten: Die Flugzeuge waren dieselben – nur wirkten die Farben nicht so, als würden Roststellen übertüncht.

Die Lufthansa unterzieht ihre Flotte einer peniblen Reinigungsprozedur – hauptsächlich aus psychologischen Gründen, auch wenn eine gepflegte Flugzeugaußenhaut zusätzliche Treibstoffersparnis bewirkt. Spätestens nach 45 Tagen werden die Kurz- und Mittelstreckenmaschinen, nach 90 Tagen auch die Langstrekken-Jets für eine gründliche Gesamtreinigung aus dem Liniendienst genommen. Nach jeder Landung erfolgt eine Innenreinigung, von der LH mit den jeweiligen Flugplatzverwaltungen im Detail vertraglich vereinbart, von LH-Inspektoren genau überwacht.

Im April 1966 wurde der Spanier Vincente Centeno aus Calera y Chozas eingestellt; heute reinigen 25 Spanier aus diesem Ort zusammen mit 30 weiteren Kräften die gesamte LH-Flotte. 25 000 Quadratmeter Teppiche werden jährlich in den Maschinen verlegt. Ein unregelmäßig abgenutzter Boden könnte mißtrauische Blikke auf sich ziehen: Sehen die Motoren auch so schlampig aus, dann ...

(WR)



Für Kino und Bordmusik gilt: Jetzt in HiFi

Bordunterhaltung? Unlängst noch gaben ein zittriges Kinobild und eine ernüchternd rückständige Tonwiedergabe im Kopfhörer Fluggästen Anlaß zum Staunen. Das ist nun anders geworden.

Anstelle der 15 Jahre alten Tonbandausrüstung Transcom-200 beschaffte Lufthansa die Transcom-600, eine Entwicklung für das neueste Boeing-Modell, den Airbus-Konkurrenten B 767. Das Gerät verfügt statt Endlosband über Vor- und Rücklauf und besitzt eine um vier Stunden gesteigerte Kapazität. Darüberhinaus werden in der Business Class und First Class elektrodynamische Sennheiser- und Sony-Hörer angeboten, mit denen der Konzertsaal über den Wolken beinahe Wirklichkeit geworden ist. Auch die Economy-Class bekam kürzlich moderne pneumatische Modelle. Das Musikprogramm der Lufthansa ist eines der umfangreichsten Angebote internationaler Fluglinien.

Zum Musik- und Filmton in HiFi kommt ein verbesssertes *Bild*. Die Langstrecken-Flotte einschließlich der drei Airbusse A 300-B4 führen schon seit längerem statt Super-8 ein weitgehend wartungsfreies Videosystem mit zwei Rekordern pro Flugzeug.

Auf eine in den USA schon weit verbreitete Annehmlichkeit wird Lufthansa allerdings noch nicht zurückgreifen können: Das Bordtelefon *einschließlich Bildschirmservice, wie* es Wirklichkeit ist oder sich im Teststadium befindet, scheitert nicht nur an den Kosten, sondern vor allem an einem fehlenden internationalen Netz entsprechender Bodenstationen. Auch für US-Linien heißt es über dem Atlantik: Reichweite überschritten, Gespräch beendet. (WR)



Sechs Jahre nach Aufnahme des Flugbetriebs wurde bereits 1961 als wesentliche Serviceverbesserung zusammen mit der Bundespost das Nachtluftpostnetz eingerichtet.

Noch eher als die Luft Hansa lernten die Briefe fliegen

Von EBERHARD NITSCHKE

Mit einem abenteuerlich aussehenden Doppeldecker namens „Gelber Hund" begann 1912 in Deutschland das Zeitalter der Luftpost, für die von der Deutschen Lufthansa im 60. Jahr ihres Bestehens 62 494 Tonnen befördert wurden. Dieses Flugzeug transportierte auf einer regelmäßigen Route zwischen Frankfurt am Main und Worms, Darmstadt, Mainz und Offenbach vom 10. Juni bis 23. Juni immerhin 460 700 Luftpostsendungen. In der gleichen Zeit, da der „Gelbe *Hund" seinen Premierendienst* versah, wurde Post auchmit dem Zeppelin-Luftschiff „Schwaben" befördert.

Die Basis des Flugunternehmens war unsicher: Der Lufttransport von Post wurde privat, jedoch unter Führen der Reichspostflagge durchgeführt. Die für die Sendungen zu verwendende Briefmarke, heute bei Sammlern gesuchteste Ware, wurde nicht von der Postverwaltung hergestellt, *aber mit dem offiziellen Flug*poststempel entwertet. Dadurch bekamen sie amtlichen Charakter.

Sieben Jahre vor Gründung der damaligen Deutschen Luft Hansa erst fand 1919 der erste offizielle Postflug in Deutschland statt. Am 5. Februar 1919 flog eine Maschine von Berlin zum 250 Kilometer entfernten Weimar, wo damals die „Deutsche Nationalversammlung" tagte, und brauch*te für diese* Strecke und die *mit*geführte Post zwei Stunden.

Die Deutsche Reichspost verwendete für diesen in einer begrenzten Zeit durchgeführten Dienst alte Aufklärungsflugzeuge des Weltkrieges, die ursprünglich beim Heer Dienst getan und den Ersten Weltkrieg unbeschädigt überstanden hatten. Nachdem sie der Beschlagnahme durch die Entente entgangen waren, gehör*ten sie jetzt der „Deutschen Luft-Ree*derei" (DLR).

Die erste Auslandsverbindung von Deutschland mit Luftpost führte nach Schweden, das war 1920 zwischen Berlin und Malmö. Im gleichen Jahr wurde eine zweite Poststrecke von der alten Reichshauptstadt zu den Küsten- und Hafenstädten in Norddeutschland aufgenommen und dann nach Amsterdam verlängert.

Im „Archiv für deutsche Postgeschichte" der Deutschen Bundespost (BP) wird festgehalten: „Einrichtung von Luftlinien richtete sich ausschließlich nach dem Bedarf der Postbeförderung auf dem Luftweg. Falls weiterer Platz in den Flugzeugen vorhanden war, wurden auch Passagiere mitgenommen."

Ein großer Schritt nach vorn war die Eröffnung einer regelmäßigen Luftpoststrecke Deutschland-Rußland 1922 zwischen Königsberg (später Berlin) und Moskau durch die „Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H." (DERULUFT), die im ersten Jahr 1047 Kilogramm Post beförderte.

Spektakulärer noch waren die Nordatlantikflüge der Zeppelin-Luftschiffe LZ 126 und LZ 127 in den Jahren 1924 und 1928 – obwohl die 150 Kilogramm Post des ersten Fluges nicht gerade imponierende Frachtleistungen sind.

Im Gründungsjahr der Luft Hansa 1926 aber versuchte die neue Luftverkehrsgesellschaft sofort, eine regelmäßige Verbindung Deutschland-Südamerika herzustellen. Der *erste Strecken-Erkundungsflug fand* mit einem Dornier „Wal"-Flugboot am 6. Juli 1928 statt.

Im Jahre 1934 stand schließlich folgendes System, das für die Zeitschrift „Deutsche Post" Franz Neuland dokumentierte: „Eine Heinkel He 70 brachte die Post via Marseille und Barcelona von Stuttgart nach Sevilla. Hier wurde in eine dreimotorige Ju 52 umgeladen, die nach Las Palmas auf den Kanarischen Inseln flog. Von dort aus ging es mit der Ju 52 nach Bathurst in Westafrika, an der schmalsten Stelle des Atlantiks, wo ein Dornier 'Wal' an Bord des Dampfers 'Westfalen' wartete. Nach 36 Stunden Fahrt in Richtung Natal katapultierte das Schiff den 'Wal' ab, der dann mit eigener Kraft Buenos Aires erreichte." Hier übernahmen Flugzeuge des Condor-Syndikats, an dem die Lufthansa beteiligt war, die Post zur Weiterbeförderung in die Länder Südamerikas.

Die 14 000 Kilometer lange Strecke hatte ihre Tücken, aber das System funktionierte, und bis 1939 und vorher unterbrochen durch den Ausbruch des spanischen Bürgerkrieges 1936 flog die Südamerika-Luftpost der Lufthansa 480mal.

1937 stand fest, daß die Lufthansa als einzige Gesellschaft der Welt in der Lage war, einen regelmäßigen nordatlantischen Luftpostdienst anzubieten – aber die Vereinigten Staaten von Amerika verweigerten die unerläßliche Landung in New York, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die eigenen Fluglinien. Neuland: „Das einzige, was die deutsche Fluggesellschaft bei 28 Leerflügen im Jahre 1938 beweisen konnte, bevor die Flüge wieder eingestellt wurden, war, daß 2,8 Millionen imaginärer Luftpostbriefe in 35 Stunden ihre Empfänger in Deutschland oder den USA erreicht hätten, wäre das *US-Veto* nicht gewesen."

Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Deutsche Lufthansa 1955 ihren Flugbetrieb aufnehmen konnte, wurde die Deutsche Bundespost bei ihr sofort Großkunde. 1974 beförderte das Unternehmen fast 40 Millionen Kilogramm Luftpost, also 40 000 Tonnen. 1984 war diese Menge auf 62 494 Tonnen angewachsen (Zum Ver*gleich: An Luftfracht transportierte* das Unternehmen 525 143 Tonnen).

Am Wachsen dieser Zahlen waren zwei Ereignisse maßgeblich beteiligt: Am 1. September 1961 wurde das Nachtluftpostnetz eröffnet, am 1. Juli 1965 begann die zuschlagfreie Beförderung von Luftpostsendungen im europäischen Bereich. Sendungen, die „bei Ableitung auf dem Erdweg die Zustellung am nächsten Werktag nach der Einlieferung nicht mehr erreichen würden", werden im Bereich der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich den Nachtpostflügen über die Drehscheibe Frankfurt zugeteilt.

Die Jahresflugleistung für „Flugverbindungen mit Charterflugzeugen für Zwecke der Postbeförderung im Inland", so die korrekte postalische Bezeichnung, wuchs mit kleinen Unterbrechungen stetig an und betrug im letzten vollerfaßten Jahr (1984) *insgesamt 882 900 Kilometer.*

Die Zahl der inländischen, mindestens fünfmal wöchentlich benutzten Flugverbindungen beträgt laut Statistik der Deutschen Bundespost jetzt *1476, die für den Auslandsdienst mit*benutzten Verbindungen belaufen sich auf 1289, und mit 102 Flugverbindungen wird Post von und nach Berlin geschafft. Eine Umkehrung der Verhältnisse: Noch im Jahre 1958 hieß es im „Jahrbuch des Postwesens", im innerdeutschen Luftpostverkehr müsse man die Zahlen sehr vorsichtig betrachten, sie seien „unecht", weil eigentlich „die überwiegende Zahl an innerdeutschen Luftpostsendungen auf den Verkehr von und nach Berlin (West) entfällt".

Mit dem 1. April 1970 war die Umrüstung der Nachtpostflotte der Deutschen Lufthansa auf Düsengerät abgeschlossen. Die endgültige Ersetzung der Kolbenflugzeuge durch Düsenmaschinen führte, so stellt die Deutsche Bundespost fest, zu einer Verringerung der Beförderungsdauer. Der Zeitgewinn kam „weitestgehend den Postkunden durch Späterlegung der Postschlußzeiten zugute und erhöhte damit die Effizienz des gesamten Nachtluftpostverkehrs".

Im Bundespostmuseum in Frankfurt stellt Hagen Hahn fest: „Der Luftpostdienst wurde zum Wegbereiter des modernen Luftverkehrs, der von der Postbeförderung unabhängig geworden ist." Im letzten Erfassungsjahr hatte die Deutsche Bundespost Luftpostaustausch mit 143 Ländern und bediente die Dienste von 119 Luftverkehrsgesellschaften.



Noch 1940 Flüge nach 25 Städten in 16 Ländern: Lufthansa-Basis Berlin-Tempelhof.

Bis in den Krieg hinein war Berlin das Luftverkehrskreuz Europas

Von DIETER DOSE

Eine Sirene heult auf, in Gang gesetzt von einem Polizisten auf einem Beobachtungsturm. Der Sirenenton kündigt an, daß sich ein Flugzeug nähert und in Berlin-Tempelhof landen will.

Szene aus jenen Tagen, als die Verkehrsluftfahrt noch in den Kinderschuhen steckte, es keine Flugsicherung gab und die Piloten, tollkühne Männer in kleinen Kisten, noch nach Schnauze flogen. Szene aus den Gründertagen der Luft Hansa.

Deren Wiege *stand in* Berlin. Inmitten der City der Reichshauptstadt, im Hotel „Kaiserhof", erfolgte am 6. Januar 1926, „vormittags" wie die Chronik berichtet, die Gründung der „Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft". Mit Sitz in Berlin – das war selbstverständlich. Der „Kaiserhof" existiert nicht mehr; mit dem Regime sank er in Schutt und Asche.

Dem Berliner „Lokal-Anzeiger" war die Gründung der Luft Hansa – erst seit 1934 gibt es die zusammengezogene Schreibweise Lufthansa – nur eine 22-Zeilen-Meldung wert. Die größere Sensation des 6. Januar 1926 war eine andere, technische Glanzlei*stung: die Inbetriebnahme des ersten* Zugtelefons auf der Strecke Berlin-Hamburg ...

Obwohl Fliegen auch damals noch eine Sensation war. Ein Abenteuer, dem sich zunächst nur wenige anvertrauten. Aber geflogen wurde, und um die wenigen Passagiere an Bord der meist nur zwei- bis sechssitzigen Maschinen zu bekommen, war der Konkurrenzkampf kaum weniger hart als in späteren Jahrzehnten. Zeitweise existierten in Deutschland fast 30 Fluggesellschaften, zum größten Teil „Minis".

Übrig blieben, nicht zuletzt auch durch die *Inflation*, zwei: der Deutsche Aero Lloyd und die Junkers Luftverkehr AG, eine Tochter der Junkers-Werke in Dessau. Eine Fusion unter dem Druck der Regierung der Weimarer Republik, die beide Unternehmen mit erheblichen Beträgen subventionierte. Junkers betrieb damals 40 Prozent des gesamten Weltflugverkehrs und hatte schon 1919 das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt, die F 13, in die Lüfte geschickt. Eine F 13, Name „Anneliese", war am 13. September 1919 mit acht Passagieren 6750 Meter hoch geflogen – das war damals Weltrekord.

1919 hatte eigentlich alles begonnen. Da eröffnete die Deutsche Luft-Reederei – sie ging 1923 in den Deutschen Aero-Lloyd auf – den planmäßigen Linienflugverkehr. Als erste Gesellschaft der Welt. Umgebaute Bombenflugzeuge aus dem Ersten Weltkrieg starteten in Berlin-Tempelhof und brachten mit Zwischenlandung in Leipzig Abgeordnete zur in *Weimar* tagenden Deutschen Nationalversammlung.

In der Geschichte der Lufthansa spielt Tempelhof eine besondere Rolle. Bis 1945 war der Berliner Zentralflughafen auch der Lufthansa-Heimatflughafen. Historischer Boden in der Entwicklung der Luftfahrt. Über dem einstigen Exerzier- und Paradeplatz flog 1909 der Franzose Armand Zipfel mit seinem Doppeldecker in 20 *Meter Höhe eine Strecke von 1400* Meter. Und im selben Jahr schaffte es vor vielen Schaulustigen der Amerikaner Orville Wright, bei einem „Dauerflug" 19 Minuten in der Luft zu bleiben.

Ende März 1926 strömten die Reporter nach Berlin: Im Cockpit einer Udet-Kondor, benannt nach Ernst Udet („Des Teufels General") und von ihm konstruiert, erläuterte Luft-Hansa-Direktoriumsmitglied Erhard Milch (der spätere Luftwaffen-Generalfeldmarschall) die Aufgaben und Zielsetzungen der Gesellschaft. Aus aktuellem Anlaß, denn auf den Tag *drei Monate* nach der Gründung, am 6. April, nahm die Luft Hansa ihren Liniendienst auf, zum Beispiel die Strecken von Berlin (über Halle und Erfurt) nach Zürich, von Bremen nach Chemnitz, von Hamburg nach Westerland. Es ging in den folgenden Wochen Schlag auf Schlag – bereits im ersten Jahr wurden 57 deutsche und 15 ausländische Flughäfen angeflogen. 162 *Flugzeuge zählte die Luft*flotte bei 19 verschiedenen Typen. Zwar hatte es schon seit 1923 eine Flugverbindung Berlin–Königsberg gegeben, aber Aufsehen erregte, als die Luft Hansa Anfang Mai 1926 diese Verbindung als erste Nachtflugstrekke der Welt in den Flugplan aufnahm. Mit Anschluß nach Moskau, Reisedauer 15 Stunden.

Die Zahl der Passagiere stieg von *Jahr zu Jahr; schon 1926 flogen 37 605* mit der Luft Hansa, und am 28. September 1934 stieg der einmillionste Passagier seit der Firmengründung in eine Maschine. Immer neue Strecken, auch schnellere Flugzeuge kennzeichneten die Entwicklung der Lufthansa. Die Ju 52 und die He 70 machten es möglich, die Reisegeschwindigkeiten auf 240 km/st (Ju 52) bis 300 km/st (He 70) zu erhöhen.

Tempelhof war das Luftkreuz Europas und blieb es bis in die Kriegsjahre hinein. War nach Kriegsausbruch der Flugverkehr zeitweise erheblich eingeschränkt worden, so wurden im Sommerflugplan 1940 wieder 25 Städte in 16 Ländern angeflogen.

Der bei Gründung der Luft Hansa aus zwei hölzernen Schuppen und einem kleinen Stationsgebäude bestehende Flughafen war in zwei Etappen (1924 bis 1927, 1936 bis 1938) zu einem der modernsten Flughäfen der Welt ausgebaut worden. Das erste Verkehrsflugzeug, das den Nordatlantik nonstop in beiden Richtungen überquerte, eine Focke Wulf Condor 200, landete am 14. August 1938 auf dem nun endgültig fertigen Flughafen Tempelhof. In 19 Stunden und 57 Minuten hatte die Maschine (vier Besatzungsmitglieder) die Strecke New York–Berlin zurückgelegt.

Eine FW 200 war es auch, die am 21. April 1945 als letzte Lufthansa-Maschine in Tempelhof startete. Eine *Woche* später besetzte die Rote Armee den Flughafen.

LH-Maschinen werben für Deutschland

Von A wie Aalen bis X wie Xanten reicht die Wunschliste. Der größte Bittsteller hat 118 000 Einwohner – Salzgitter; im kleinsten Ort kennt jeder noch jeden – Bacharach am Rhein mit 3000 Seelen.

Sie alle haben dasselbe Anliegen: Sie wollen Pate eines Lufthansa-Flugzeuges werden. Einer der neuen Jets der Deutschen Lufthansa soll ihren Namen tragen. Andere haben es vor ihnen geschafft: Sie fliegen ja schon, die „Berlin" und die „Essen", die „Hamburg" und die „Darmstadt".

Pate eines Flugzeuges zu sein, das bedeutet schon einiges. Die Beziehungspflege zur Stadt nimmt die LH wichtig: eine solche Taufe ist kein Lippenbekenntnis. Das Flugzeug trägt am Rumpf Wappen und Namen. Wann und wo auch immer Lufthansa die betreffende Maschine nennt – ob in Flugplänen, Werbebroschüren oder Presseverlautbarungen –, verpflichtet sich die Gesellschaft auch zur Namensnennung der Patenstadt. Die Mitglieder der Stadtverwaltung haben das Recht, ihre Maschine – etwa in der Lufthansa-Werft während der Grundinspektion – zu besichtigen und dann und wann auch einmal mitzufliegen.

Zunächst aber: Es findet die Taufe statt. Taufgeschenke werden ausgetauscht, manche von ihnen mit Liebe gearbeitet und Stücke mit einigem Wert. Idar-Oberstein beispielsweise, die Stadt der Edelsteine, präsentierte der LH eine kostbare Schale aus blauem Lapislazuli mit eingarbeitetem Lufthansa-Kranich. Der überraschte Vorstand entschied, das auf rund 100 000 Mark geschätzte Stück im Vorstandsbüro Frankfurt aufzustellen.

Die Taufen kosten übrigens offiziell zwischen 30 000 Mark für eine Boeing 737 und 50 000 Mark für einen Jumbo, inoffiziell werden allerdings Summen bis 100 000 Mark genannt. Das Flugzeug fällt schließlich für einen Halbtag im Fluggeschäft aus, technisches Bodengerät wie Tribünen oder Traktoren schlagen zu Buche, und der LH-Partyservice möchte bei solchen Gelegenheiten demonstrieren, daß er es mit den großen Adressen der Gourmetbranche aufnehmen und dennoch preisgünstig arbeiten kann – und die Paten sind stolz auf die Feier, und das zu Recht. Denn der Name ist erblich, und so manches Stadtwappen zierte bereits drei verschiedene Rümpfe. „Frankfurt" beispielweise gehört dazu. Erst im Juni 1985 wurde die neue Boeing 747-200B D-ABYZ auf den Namen „Frankfurt" getauft. Abgegeben für diesen Zweck hatte den Namen zwei Tage vor der Taufe die DC 10 mit dem Kennzeichen D-ADCO.

Frankfurt hat das Recht auf große Maschinen. Die Rangfolge ist beabsichtigt und beruht nicht auf Zufall. Die ganz großen Jets, die Boeing 747, sind den Bundesländern und den größten unter den deutschen Städten vorbehalten. Die übrigen größeren Städte (einschließlich der Bundeshauptstadt) bekommen eine DC 10 zur Patenmaschine, Airbusse tragen die Namen touristisch bekannter deutscher Orte wie Westerland auf Sylt oder Rüdesheim am Rhein, während die kleineren Jets den Orten um 100 000 Einwohnern und darunter vorbehalten sind (obwohl Baden-Baden einer Boeing 727 zugeordnet wurde und das touristisch ebenfalls bekannte Detmold einem Airbus).

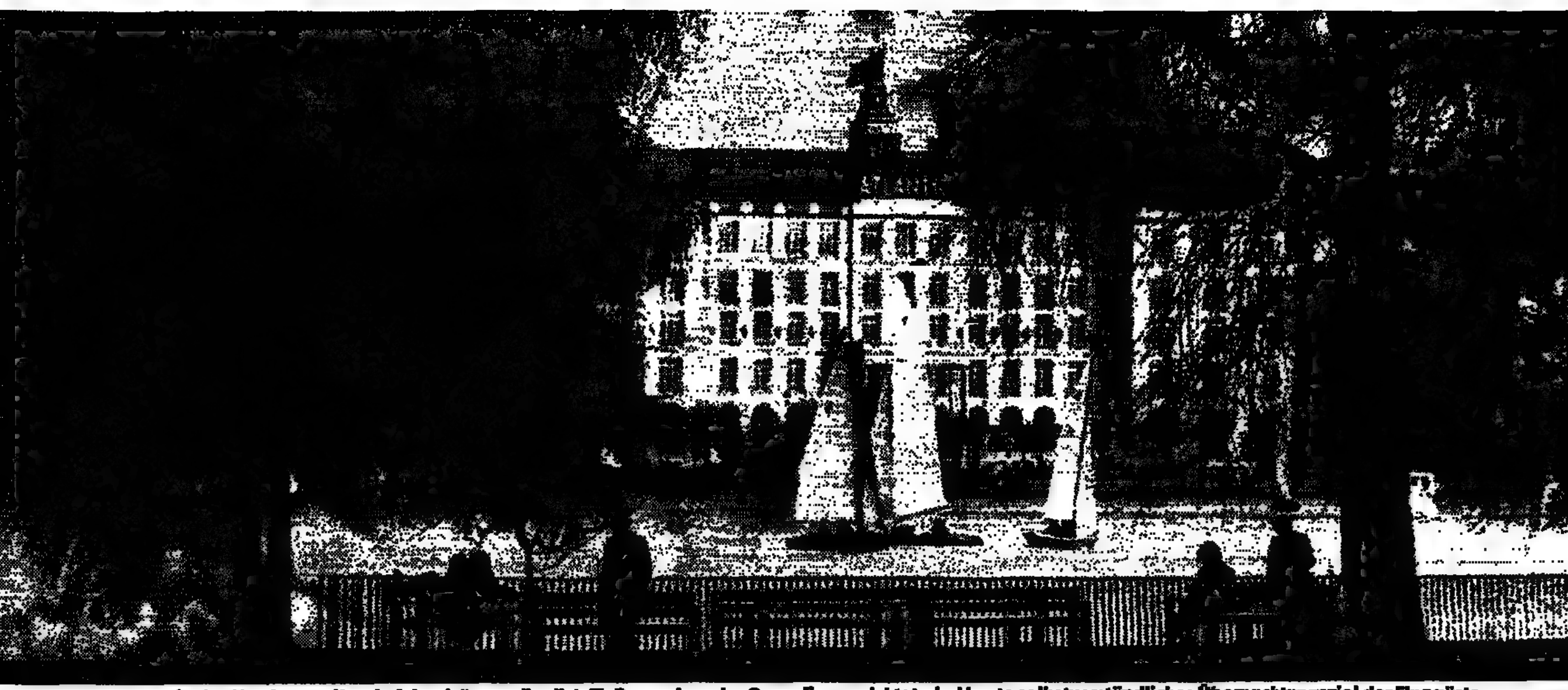
Zur Taufpatin vorgeschlagen wird eine Stadt aus der Warteliste von den LH-Bezirksdirektoren. Jeder von ihnen hat das Recht, maximal drei Namen aus seinem Gebiet auszuwählen, aus denen dann die Public-Relations-Abteilung dem Vorstand je einen Namen vorlegt. (WR)

Erhebliche Vorbestellungen für A 320

Nachdem die australische Fluggesellschaft Trans Australia Airlines (vorbehaltlich Regierungsgenehmigung) neun Airbus-Flugzeuge vom Typ A 320 kaufen will, ist die Zahl der fest bestellten Maschinen dieses jüngsten Typs der Airbus-Familie auf 134 gestiegen. Auf 130 weitere Flugzeuge werden Optionen gehalten (Stand: Jahresende 1985). Auf die Entwicklung des Flugzeugs hat die Deutsche Lufthansa (LH) erheblichen Einfluß genommen.

Der Vorstandsvorsitzende des am Bau beteiligten Luft- und Raumfahrtkonzerns Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB; München), Hanns Arnt Vogels, hat die Bestellungen für Maschinen des Typs A 320 als „den größten Vorverkauf der Nachkriegsgeschichte" bezeichnet. Nach seinem Ermessen werde das gesamte Airbus-Programm einschließlich der Tilgung aller Beihilfen in etwa fünf Jahren in die Gewinnzone kommen.

Auch Jean Piersson, Geschäftsführer der Airbus Industrie, zeigte sich zum Jahresende mit dem Geschäftsverlauf zufrieden. Es seien 1985 beachtliche Aufträge eingegangen; insbesondere der A 320 habe sich 1985 mit 74 Verkäufen als Renner erwiesen. Der Haldenbestand aller Typen der Airbus-Familie sei im gleichen Zeitraum von 20 auf drei Flugzeuge zurückgegangen. (WR)



Häuser wie das Hamburger Hotel „Atlantic", ursprünglich für Passagiere der Ozeanliner errichtet, sind heute selbstverständliches Übernachtungsziel der Fluggäste.

Reisen und Wohnen sind ein gemeinsames Produkt

Von K. TH. WALTERSPIEL

Leider gibt es keine Zeitmaschine, die uns in vergangene Jahrhunderte zurückversetzen kann. Wie schön erscheint es, wieder einmal mit einer sechsspännigen Postkutsche durch die Lande zu reisen und dort, wo die Pferde gewechselt werden müssen, auch romantische Gasthöfe zu finden, in denen der Reisende Ruhe und Erholung von den durchstandenen Strapazen findet.

Als die Eisenbahn ihren bis heute währenden Siegeszug antrat, war es nicht verwunderlich, größere Hotels in Bahnhofsnähe entstehen zu sehen. Berühmte Hotelpaläste wurden erstellt, als, wohl zuerst in der Schweiz, diejenigen, die in der Natur Erholung suchten, den von zu Hause gewohnten Komfort nicht missen wollten.

Als gar die Weltmeeere mit schwimmenden Palästen bezwungen wurden, auf denen man von der Alten zur Neuen Welt auf angenehmste Weise reisen konnte, erbaute man für deren Passagiere die ersten einem internationalen Standard zurechenbaren Luxus-Hotels, von denen auch heute noch einige sich größter Beliebtheit erfreuen: das Plaza in New York oder das Atlantic Hotel in Hamburg.

Der internationale Flugverkehr brachte dieser Entwicklung die logische Fortsetzung: Nach Reisen muß man Ruhe finden. Wenn man nicht zu Hause ist, muß man sich in fremden Städten wie zu Hause geborgen fühlen können. Das schnelle, sichere Reisen einerseits und die Möglichkeit, am Zielort den eigenen Gewohnheiten und dem eigenen Prestige entsprechend wohnen zu können, gehören ganz eng zusammen und bilden, in der Sprache des modernen Marketing-Fachmanns gesprochen, ein gemeinsames Produkt.

Nun ist das Reisen auf den die ganze Welt umspannenden Flugrouten heute nicht mehr das Privileg einer gehobenen Klasse, sondern steht allen Menschen offen. Allerdings ist es nach wie vor eine Frage des Preises, und dieser wird von den Ansprüchen diktiert, die der Reisende an seine Verkehrsmittel und an seine Hotelgewohnheiten stellt.

Viele Touristen ziehen es vor, möglichst billig zu fliegen. Je enger die Welt aber zusammenwächst, desto mehr müssen auch Geschäftsleute und Wirtschaftsführer auf Dienstreisen gehen. So wächst der Markt für das gemeinsame Angebot von Fluglinien und Hotelgesellschaften auch in der Luxusklasse. Dabei erweist es sich für Fluglinien als sehr nützlich, an den Zielorten hervorragende Hotelmöglichkeiten anbieten zu können. Für die führenden Hotels wiederum kommt ein ständig ansteigender Anteil ihrer Gäste über die internationalen Flugrouten direkt ins Haus.

Die Entscheidung zu reisen trifft dabei natürlich unser Gast selbst, aber mit wem er reist und wo er wohnt, überläßt er mehr und mehr den zur Verfügung stehenden Dienstleistungsunternehmen der Reise-Industrie. Daher ist es für uns Hoteliers heute unerläßlich, mit diesen Entscheidungsträgern zusammenzuarbeiten und sie von der Vorzüglichkeit unseres Produktes im vorhinein zu überzeugen.

Weltweites Marketing wäre auch für die führenden Luxus-Hotels der Welt heute ohne die Unterstützung der Fluglinien nicht mehr möglich, für die andererseits ein durch Kooperation verbessertes Hotelangebot eine Marketing-Komponente von wachsender Bedeutung ist. Dies ist einer der wichtigsten Gründe für das Zusammengehen von Lufthansa und Kempinski.

Ein so stark auf den Export ausgerichtetes Wirtschaftssystem wie das unsere braucht, um auf Dauer erfolgreich zu sein, gute Verkehrsverbindungen zwischen der Bundesrepublik und unseren wichtigsten Weltmärkten. Dies gilt nicht nur für die in Deutschland erzeugten Produkte, sondern auch für alle Menschen, die im Zusammenhang mit unseren wachsenden wirtschaftlichen und kulturellen Aufgaben in der Welt auf die Reise gehen müssen.

Hier zeigt sich ein weiterer Nutzen der engen Verbindung zwischen Fluglinie und Hotelgesellschaft, unseren Kunden ein gemeinsames Dienstleistungspaket anzubieten, das aus erstklassigem Reisen und Wohnen besteht.

Lufthansa und Kempinski werden sich bemühen, durch gemeinsam betreute Luxus-Hotels draußen in der Welt die heute schon bestehenden Möglichkeiten zu verbessern. Unser Ziel ist es, Hotels mit der Eigenart der bereits bestehenden Kempinski-Häuser zur „Adresse" werden zu lassen – für unsere europäischen Landsleute, die auf Reisen gehen, ebenso wie für die vor Ort Arbeitenden, denen wir ein wenig Heimat bieten können.

Solche Hotels zu entwickeln wäre ohne den Rückhalt der Fluglinie nicht möglich, solche Hotels zu führen bedarf der Erfahrung einer weltbekannten Hotelgesellschaft der obersten Kategorie.

Die Herausforderungen der Zukunft liegen in der Bewältigung internationaler Entwicklungen wirtschaftlicher, politischer und kultureller Art. In enger Zusammenarbeit werden Fluglinien und Hotelgesellschaften dabei die schöne Aufgabe haben, denjenigen zu helfen, die auf Reisen sind. Es mag nicht mehr ganz so romantisch sein, wie zur Zeit der Postkutsche, aber damals wie heute gilt: Wer dem Reisenden dienen darf, hat eine lohnende Aufgabe übernommen.



PATENSCHAFT
HOTELLERIE
DIE WELT
FLUGREISEN
AIRBUS A 320

Kreuzfahrten zu Luft in der „Oberhausen"

Ein Mittelstrecken-Jet der Deutschen Lufthansa, die Boeing 727 „Oberhausen", ist in „erstklassiger" Ausstattung auf einer Fernstrecke. Bestückt mit nur 64 Erster-Klasse-Sitzen und begleitet von einer zwölfköpfigen Lufthansa-Crew bringt die LH-Maschine noch bis übermorgen Gäste eines Hamburger Reiseveranstalters auf der „First-Class-Flugreise rund um Südamerika" nach Brasilien, Argentinien, Chile und Peru. Den Heiligen Abend erlebten die Gäste in Argentinien, den Jahreswechsel in Peru. Die Gäste werden von einer einzigen LH-Crew betreut, die durch drei Dienstleistungsspezialisten ergänzt wird.

Die „Oberhausen" war bereits vom 19. November bis 14. Dezember vergangenen Jahres für einen anderen Reiseveranstalter (airtours, 6000 Frankfurt/Main) auf einer großen Luxusreise in Asien (unter anderem Katmandu, Bangkok, Delhi, Jaipur und Agra) unterwegs.

Vom 10. bis 19. Januar folgt dann eine weitere First-Class-Flugreise, die über Mombasa zum Indischen Ozean nach Mauritius und den Seychellen führt; und vom 23. Februar bis 20. März schließlich wird eine „Luft"-Kreuzfahrt der Extra-Klasse in den Fernen Osten angeboten (unter anderem Katmandu, Hongkong, Osaka, Peking, Bangkok; beide Reisen: Hanseatic Tours, 2000 Hamburg).

Auf den Flügen wird die Deutsche Lufthansa ihren Senator-Service übertreffen: Nach ausgeklügeltem Plan sorgen die Caterer der LH für hervorragendes Mahlzeiten- und Getränkeangebot, ergänzt durch kulinarische Extras und Überraschungen. (WR)



Zu einem wichtigen Teil stützt sich das tägliche Vertriebsnetz der WELT auf Inlanddienste der Lufthansa.

DIE WELT: Zum Leser per Lufthansa-Jet

Von GERD LEILICH

„Meine Damen und Herren, Ihr Lufthansa-Flug 953 nach Stuttgart ist zum Einsteigen bereit."

Aufruf zu einem ruhigen Abendflug von etwas weniger als einer Stunde auf dem Düsseldorfer Flughafen. Die Kollegen von der Luftfracht aber wissen, daß es nun höchste Zeit ist, „last minute" sozusagen.

Aber schon rollt ein Kleintransporter heran, der zum gewohnten Bild dieser Stunde gehört: Beladen mit den neuesten Zeitungen voller aktueller Nachrichten aus der nahegelegenen Druckerei in Essen. Heute ist DIE WELT wieder im eigentlichen Sinne des Wortes „last minute cargo". Das angekündigte Gewicht stimmt fast bis aufs Gramm. Das ist notwendig für die Sicherheit an Bord und für die korrekte Berechnung der Frachtgebühren.

Heute müssen nur zwei Transportkarren beladen werden: Keine dicke, schwere Samstag-Ausgabe, die wesentlich mehr Zeit erfordert. Heute wird auch kein Container gepackt – der Airbus fliegt nicht. Nach kurzer Zeit sind die Karren zum Flugzeug gezogen. Hier verstaut man das handliche Gut im Bauch der Lufthansa-Boeing 737. Inzwischen sind alle Passagiere auf ihren Plätzen. Die Türen werden geschlossen, nach dem letzten Paket auch die Frachtluke. Die Fluggastbrücke fährt zurück, das Flugzeug startet.

Jeden Abend von Sonntag bis Freitag vollzieht sich am Flughafen Düsseldorf so das gleiche Ritual. Erst kurz vor dem Start treffen noch die aktuellen Zeitungen für Stuttgart, München, Nürnberg und Frankfurt ein. Es handelt sich um einen großen Teil der WELT-Auflage für das Ausland und für Süddeutschland. Die Lufthansa freut sich über dieses Gut: Es ist problemlos zu laden, es ist sauber, nicht sperrig, gut verstaubar und relativ schwer. Experten sagen: Ein optimales Frachtgut.

Einen großen Nachteil aber hat diese Ware: Sie ist besonders verderblich, verderblicher als Blumen oder Lebensmittel. Ein Fehler bei der Verladung, ein Paket, das in die falsche Maschine verladen wird – und die Zeitungen sind Altpapier. Zu dieser Zeit kann kein Paket mehr dem richtigen Flugzeug nachgeschickt werden. Aber das passiert glücklicherweise sehr, sehr selten.

Stuttgart, München und Nürnberg sind Zielorte, an denen die WELT dann per Lkw weiterbefördert wird. Ein Teil dieser Sendung geht gleich weiter nach Österreich und Italien, damit auch dort die WELT-Leser am frühen Morgen ihre Zeitung kaufen können.

Von Frankfurt aus werden sehr viele ausländische Flughäfen erreicht, zu denen es abends ab Düsseldorf keine direkten Flüge mehr gibt. Trotz der erheblichen und zeitaufwendigen Umlade-Entfernungen auf dem Rhein-Main-Flughafen gibt es auf diesem Transportweg so gut wie keine Pannen.

Langjährige Erfahrung zeigt, daß das Flugzeug zwar teuer, aber nicht nur schnell, sondern auch sicher ist. Viele Störungsursachen des Autotransports – Stau, Schnee, Umleitung, Unfall – gibt es im Flugbereich selten oder nie. Hier stört nur der Nebel und manchmal auch Eisregen, dem aber kann man vorbeugen.

Die Versandexperten in der Druckerei lassen sich bereits am Nachmittag die Wetterprognose für die einzelnen Flughäfen am Abend geben. Entwickelt sich das Wetter so, daß Start oder Landung gefährdet sind, wird ausgewichen; entweder auf andere Flughäfen oder auf die Straße.

Die Passagiere in unserem City-Jet lesen die Zeitung vom Tage, die bereits am Vorabend als Luftfracht in diesem Flugzeug war. Manchmal gelangt bei wichtigen Neuigkeiten allerdings auch ein Packen druckfrischer Blätter in die Kabine – Teil der Fracht, die in den Laderäumen auf eine pünktliche Landung wartet.

Gerd Leilich ist Vertriebsleiter der WELT.



Jeder Mercedes hat seine Größe.

Diese Größe zeigt sich in jeder Klasse.

Ob in der Kompaktklasse, die allein schon durch ihr Fahrwerkskonzept neue Maßstäbe gesetzt hat.

In der Mittleren Mercedes-Klasse, die mit völlig neu entwickelten Triebwerken und einer Vielzahl innovativer Lösungen den Fortschritt im Automobilbau deutlich macht.

Oder in dem neuen Programm der S-Klasse, die durch ihre Fahrqualitäten, ihren Raumkomfort und ihre Motorisierung zum Vorbild für Reiselimousinen geworden ist.

Jede Klasse hat ihre Größe.

Eine Größe, die sich nicht primär in Abmessungen und Äußerlichkeiten ausdrückt, sondern deren Maßstab die Qualität ist.

Eine Größe, die das Ergebnis konsequenter Entwicklungsarbeit und einer permanenten Suche nach immer neuen und besseren Lösungen ist.

Eine Größe, die aus der Ausgewogenheit aller Fahrzeugeigenschaften resultiert.

In allen drei Baureihen stecken die Merkmale, die einen Mercedes auszeichnen: Die vorbildliche Technik, die sprichwörtliche Qualität und die fast schon legendäre Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit.

Unser Ziel, das Auto in seinem Nutzen ständig zu verbessern, kommt auch in dem umfassenden Pkw-Angebot mit modernster Abgasreinigungstechnik zum Ausdruck.

So wird schon heute praktisch jeder Mercedes-Benz-Pkw mit Otto-Motor ab Werk auch mit geregeltem Dreiwegkatalysator angeboten.

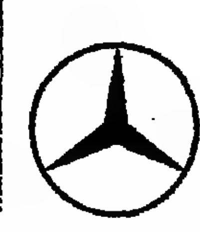
Alle heutigen Mercedes-Benz-Pkw, ob mit oder ohne Katalysator, können mit unverbleitem Euro-Super betrieben werden.

Und mit unseren schadstoffarmen Diesel-Pkw fährt man bekanntlich seit langem umweltfreundlich.

Auch wenn sich alle Mercedes-Benz-Pkw in ihren wichtigsten Eigenschaften an den gleichen hohen Maßstäben orientieren, so bieten sie Ihnen dennoch Unterschiede genug, Ihre individuellen Wünsche zu erfüllen.

Jeder hat seine Größe.

Und an dieser Größe lassen wir uns gerne messen.



DAIMLER-BENZ AG

Schutz für den Kranich

Im besten Mannesalter steht das Wappen der Deutschen Lufthansa (LH) – doch für sein Wappentier sind die Nachrufe bereits vorbereitet: Nur noch etwa 160 Kraniche kehren regelmäßig nach Deutschland zurück: 110 in Form eines Schattenrisses am Leitwerk jeder Lufthansa-Maschine und dann noch 50 Lebendexemplare in die wenigen Brutgebiete im Norden. Die LH hat den Kampf um das Überleben ihres Wappenvogels aufgenommen, die Hamburger Sektion des Deutschen Bundes für Vogelschutz (DBV) bekam einen Sponsor für den Aufbau des Kranich-Biotops an der Elbe im Kreis Lüchow-Dannenberg (Niedersachsen).

Eine Viertelmillion Mark pumpte die Lufthansa seit 1980 in die Kranichstation Höhbeck für den Kauf der Biotop-Flächen, für einen Kleinbus der ehrenamtlichen Mitarbeiter und eine Beobachtungsstation. 130 Hektar umfaßt das erworbene Gebiet, das einer strengen Verwaltung unterliegt. Erfolge blieben nicht aus. Statt zweier Brutpaare, wie vor fünf Jahren, nisteten im vergangenen Jahr sechs in den Elbniederungen. Noch ist das Gebiet der scheuen Wappenvögel von Schweigen umgeben: Die Station wird offiziell im März eingeweiht; Touristen werden ohnehin ungern gesehen.

Nur eine Gruppe Vogelschützer aus China wurde vorzeitig zum „Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung Nummer Fünf" vorgelassen, in dem noch weitere 58 der 130 in Deutschland gefährdeten Brutvogelarten nisten. Auch in China ist der Kranich (gleichzeitig Symbol des langen Lebens) vom Aussterben bedroht.

Der World Wildlife Fund (WWF) kann ebenfalls auf die Unterstützung durch die Lufthansa rechnen: Sie übernimmt den Vertrieb von Broschüren über Artengefährdung durch Touristen-Souvenirs in den Tropen. (WR)

Mit der Nase in den Wind

Von ROBERT KRECKOW

Die Deutsche Lufthansa (LH) hat eine historische Rarität als neues Flugzeugmuster in ihrer Flotte: Eine mit drei Kolbenmotoren bestückte Propellermaschine. Kein radikaler Wechsel in der Flottenpolitik, denn bei dem mit Wellblech beplankten Flugzeug handelt es sich um eine 50 Jahre alte Junkers Ju 52, die nicht im gewerblichen Luftverkehr, sondern ausschließlich zur Traditionspflege – für Charter- und Rundflüge, bei Luftfahrt- und Goodwill-Veranstaltungen – eingesetzt werden soll.

Am gestrigen LH-Geburtstag hatte die „gute Tante Ju" vor der Halle fünf der Hamburger Lufthansa-Werft – wo sie mit Begeisterung von den sonst Jet-gewohnten Spezialisten von Grund auf überholt wird –, bei einem Roll-out auch ihre Premiere. Just so, als wollte sie beim ersten Luftschnuppern den Düsenmaschinen nach alter Fliegerart „Hals- und Beinbruch!" wünschen.

Maschinen vom Typ Ju 52 waren bis 1945 die „Arbeitspferde" der früheren Lufthansa und vieler ausländischer Fluggesellschaften. Die alte Lufthansa hatte bis 1945 zeitweilig bis zu 80 Maschinen dieses Typs im Einsatz (zum Beispiel 1940, als allerdings mehrere der Flugzeuge in China und Südamerika im Einsatz standen). Der Stückpreis, obwohl zu damaligen Preisen berechnet, könnte ein Mitglied des heutigen Lufthansa-Vorstands vor Neid erblassen lassen: Nur 275 000 Reichsmark zahlte die Gesellschaft den Junkerswerken für eines der unverwüstlichen Flugzeuge.

Professor Hugo Junkers hatte 1919 mit der F 13 das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt gebaut. Nachdem der Umfang der beförderten Luftfracht zwischen 1927 und 1928 um 500 Prozent gestiegen war, glaubte die Luft Hansa, die Luftfracht werde sich „zu einem bedeutsamen, wenn nicht dem bedeutsamsten Aktivposten im Luftverkehr entwikkeln".

Konsequenterweise nahmen damals die Junkerswerke die Entwicklung eines Nurfrachtflugzeuges in Angriff. Die Maschine sollte 2000 Kilogramm Fracht über eine Distanz von 1000 Kilometern befördern können. Das Ergebnis war die Ju 52/1m – ein einmotoriges Frachtflugzeug. Der Konstrukteur Ernst Zindel hatte sein – auch heute noch unverändert maßgebliches – Hauptziel, nämlich die Wirtschaftlichkeit des Entwurfes in Konstruktion und Betrieb, einwandfrei erreicht. Schon während der Entwicklungsarbeiten an der Ju 52/1m jedoch ließ Zindel bei interessierten Luftverkehrsgesellschaften einen Fragebogen zirkulieren. Dessen Ziel war es, die Vorstellungen und Prognosen der Fluggesellschaften über Umfang und Struktur des zukünftigen Luftverkehrs zu erfassen und sie in spätere Flugzeugkonstruktionen einfließen zu lassen.

Die wichtigste Forderung fast aller befragten Gesellschaften verlangte ein mehrmotoriges Flugzeug. Die Begründung: Die Flugsicherheit werde erheblich gesteigert.

Zindel prüfte daraufhin seine bereits im Flug erprobte Ju 52/1m auf die Möglichkeit, zusätzliche Motoren in Zelle oder Tragwerk einzubauen, und es gelang das Unmögliche: Ein für einmotorigen Frachtbetrieb optimierter Flugzeugentwurf ließ sich zu einer dreimotorigen Passagiermaschine umbauen. Die Zellenkonstruktion bot 17 Passagieren Platz. Sie blieb über 15 Jahre lang unverändert und wurde als Ju 52/3m mit Verkäufen in 29 Länder der Erde ein Welterfolg.

Ihr Erstflug fand im März 1932 statt. Mit ihr erreichte die Serie der auf persönliche Initiative von Hugo Junkers entwickelten Zivilflugzeuge wohl ihren Höhepunkt. Insgesamt verließen bis Kriegsende 5000 Maschinen die Werke in Dessau – während der Kriegsjahre natürlich überwiegend als Truppentransporter im Einsatz. In aller Welt erwarb sich der robuste, im Spritverbrauch genügsame, in der Wartung relativ anspruchslose Tiefdecker einen legendären Ruf. Er hat bis heute nichts von seiner Qualität eingebüßt.

Aus amerikanischem Privatbesitz kaufte die Deutsche Lufthansa für 200 000 Dollar eines der wenigen noch flugfähigen Exemplare. Diese Ju 52/3mgße (so die exakte Bezeichnung), die mit dem Kennzeichen N-52JU als „Iron Annie" (Eiserne Annie) in den USA flog, traf am 28. Dezember 1984 auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ein. Zuvor war sie bis 1954 bei der SAS im Liniendienst geflogen, wurde 1957 mit 20 Tonnen Ersatzteilen nach Ekuador verschifft und flog bis 1963 im Amazonasgebiet als Kuriermaschine. Im Jahre 1970 erwarb sie dann der amerikanische Besitzer.

Der abenteuerliche Überführungsflug Amerika–Europa hatte 16 Tage gedauert; ursprünglich waren fünf Tage veranschlagt. Nach der Landung blies Flugkapitän Clark Woodard aus der Glaskanzel heraus auf der Trompete die Nationalhymne der Bundesrepublik Deutschland.

Die Lufthansa richtet die Ju 52 wieder her und sorgt dafür, daß sie ihrem alten Ruf der Zuverlässigkeit erneut Ehre macht. Der erste Schritt: Inspektion mit Zerlegung in alle Einzelteile; erster Eindruck: Die Struktur ist recht gesund, kaum Korrosion, dafür im Wellblech zahlreiche Dellen, Instrumentierung und Cockpit müssen völlig neu hergerichtet werden, dafür bekommt die Kabine ihre „old fashioned"-Einrichtung wieder. Die Spezialisten der Werft, allen voran Meister Ilse, arbeiten nach Original-Bauplänen. Sie wurden in mühevoller Suche aus dem Firmenarchiv, beim Deutschen Museum und bei privaten Ju-Sammlern beschafft.

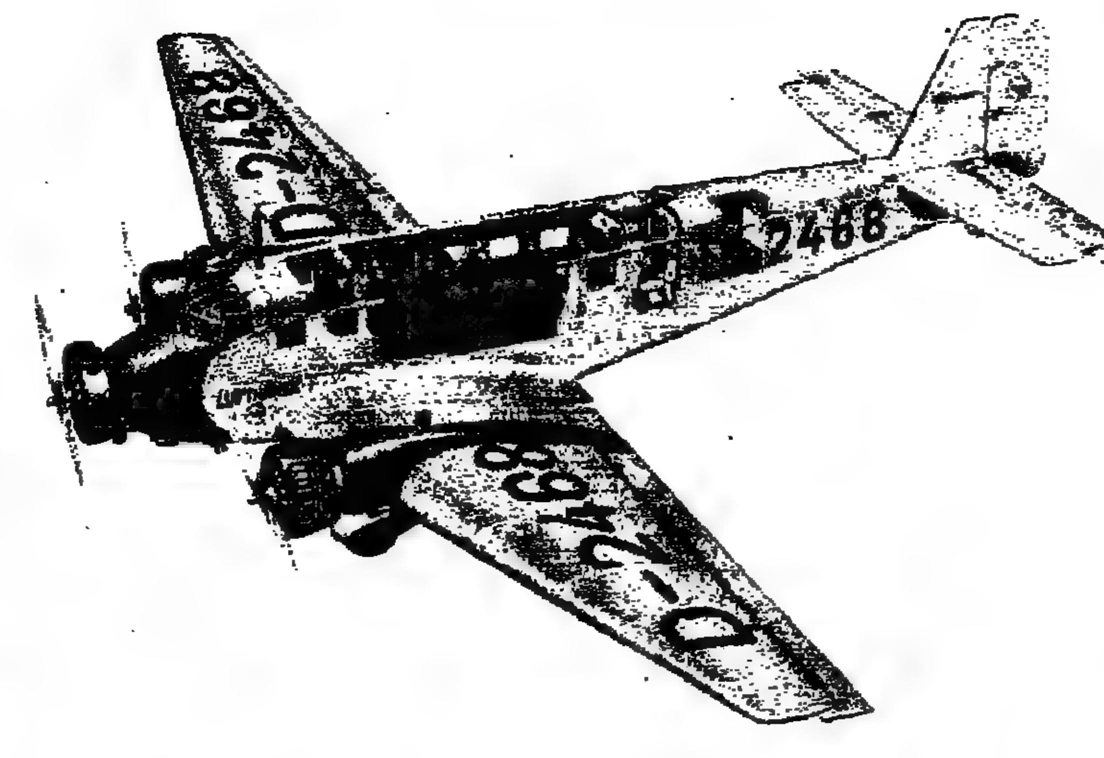
Und was partout als Ersatzteil nicht mehr aufzutreiben ist, wird in der LH-Werkstatt in Handarbeit gefertigt. „Ein paar Millionen", so verraten Insider, wird diese Indienststellung die Lufthansa für die Traditionspflege schon kosten ...

Wenn sich keine weiteren Schwierigkeiten mehr einstellen, das Luftfahrt-Bundesamt (LBA, Braunschweig) bei der Abnahme „alles okay" findet, wird vermutlich Flugkapitän Kurt Matzak, ehemals technischer Chefpilot der LH, im April mit zehn Tonnen Abfluggewicht zum zweiten Jungfernflug starten. Mit ihm an Bord noch ein weiterer Pilot, je ein Flugingenieur und Flugbegleiter sowie 14 Passagiere.

Gestartet werden muß die D-AQUI allerdings nach der guten alten Fliegerweisheit: Mit der Nase in den Wind. Die Ju 52 hat nämlich, im Gegensatz zu allen modernen Maschinen, kein Bugrad, mit dem das Flugzeug am Boden gesteuert werden kann, und ist dadurch nur per Triebwerk und Bremse manövrierbar.

Auch alles andere wird dann wie beim Erstflug am 6. April 1936 sein: Am Leitwerk der weltberühmte Kranich, drei Pratt & Whitney-Motoren mit insgesamt 1800 PS, auf Tragflächen sowie am Blechrumpf das alte LH-Kennzeichen D-AQUI. Bei so viel Flugzeuggeschichte wird das neue und amtliche Kennzeichen aus der Braunschweiger Luftfahrzeugrolle, D-CDLH, wohl kaum unter dem Höhenleitwerk besonders auffallen. Geflogen werden darf allerdings nur nach Sichtflugregeln bis 5000 Meter Höhe bei einem Durchschnittstempo von 180 Kilometer in der Stunde.

Die Deutsche Lufthansa wie auch Flughafen-Verwaltungen sind schon jetzt davon überzeugt, daß nach jeder Landung die Traditionsmaschine Ju 52 D-AQUI (D-CDLH) immer „im Blickpunkt der Öffentlichkeit" stehen wird.



Rückkehr nach 50 Jahren: Im Jubiläumsjahr wird die Ju 52 nach ihrer Generalüberholung wieder fliegen.



Zum Ja-Wort in die „Berliner Luft" geflogen

Vor 58 Jahren hat es die erste „Trauung im Fluge" gegeben – und bis zum 9. August 1962 auch die einzige: Am 5. Juli 1927 startete auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof ein dreimotoriger Rohrbach „Roland"-Hochdecker der Luft Hansa, ein Flugzeug mit offenem Pilotensitz und Platz für zehn Passagiere. An Bord: die beiden Brautpaare Hermann Rahskopff, Pressechef der Rohrbach-Werke (bis März 1960 Redakteur der „Lufthansa-Nachrichten") mit Braut Marta; der Motorjournalist Eduard Voigt mit seiner Braut Nanny; die Trauzeugen Joachim Matthias (später Pressechef der Lufthansa) und der Luftfahrt-Schriftsteller Wulf Bley; ein Kameramann der Ufa-Wochenschau sowie Professor Weitz (Telefunken). Er bediente das Grammophon – im Gepäckraum eingebaut als Orgel-Ersatz.

Um 10.30 Uhr startete Flugkapitän Hans Komoll zum einstündigen Flug, ließ die Maschine außerhalb der Stadt auf 1000 Meter Höhe steigen, kehrte über Staaken nach Berlin zurück und kreiste während der Trauung über der Gedächtniskirche.

Für Pfarrer Herbert Teichmann von der Oster-Kirche in Berlin-N hatte diese luftige Trauung ein Nachspiel: Er wurde vom Konsistorium wegen angeblicher Entweihung der Trauungszeremonie vom Amt suspendiert; später kritisierte man ihn nur noch wegen der Berichte in der in- und ausländischen Presse und setzte ihn nach vier Wochen wieder in sein Amt ein. (WR)

Solide Konzernplanung bedeutet die Stabilisierung der Zukunft

Von GÜNTHER BECHER

Gemessen an der Entwicklung der Lebenshaltungskostenindices ist der Transport mit dem Flugzeug preiswerter geworden. Dies ist gut für den Nutzer, aber problematisch für ein Luftverkehrsunternehmen.

Es bedarf daher einer ständigen Überprüfung der Position des Unternehmens im großen Kreis der Wettbewerber und einer möglichst genauen Markierung des Weges, den das Unternehmen gehen soll und kann, um auf dem Markt bestehen und zugleich aus der eigenen Zukunft Einfluß auf die der Luftverkehrsindustrie insgesamt nehmen zu können.

Die Vielfalt der dazu notwendigen Maßnahmen, zum Beispiel Investition in die Produktionsmittel, in die Infrastruktur, in den Markt und – wenn man so will – in die Mitarbeiterschaft, Ertrags- und Aufwandsgestaltung, die Bündelung aller Faktoren und ihre Abstimmung aufeinander schlägt sich in unserem Unternehmen auf der Basis genauer Ist-Werte in einer Vierjahresplanung nieder. Diese den Gesamtkonzern umfassende zentrale Planung ist bei unserer Gesellschaft nach dem Prinzip einer revolvierenden Vierjahresplanung konzipiert. Dies bedeutet, daß in jedem Jahr aufbauend auf den Prämissen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Umwelt nach Maßgabe der unternehmensstrategischen Zielsetzung und unter Einbeziehung erkennbaren Verhaltens von Wettbewerbern ein Vierjahresplan für die Folgejahre entwickelt wird.

Eingebettet in makroökonomische Prämissen wird so das gesamte alte und zukünftige Streckennetz, Passagier- und Frachtströme, aufgeteilt nach Aufkommens- und Zielorten, Streckenführungen, Einsatz von Flugzeugen unterschiedlicher Typen, ausgerichtet auf die erwartete Nachfrage unter Berücksichtigung vermuteten Wettbewerberverhaltens festgehalten, entwickelt und verändert. Die Position des Unternehmens und die des Wettbewerbs wird transparent.

Sie wird jedes Jahr planerisch viermal durchgearbeitet und gewinnt schrittweise an Reife bis zur Umsetzung in die Realität. Dieses Verfahren soll gleichzeitig Kontinuität und Aktualität der Planung sicherstellen.

Das Produkt – unser Angebot – und die Nachfrage, beides gemessen in Tonnenkilometern, Einsatz von Sachmitteln und Personal, um ein qualitativ hochwertiges Produkt absetzen zu können, die dazu notwendigen Investitionen, der damit verbundene Aufwand und natürlich die erwarteten Erträge, die Interdependenzen zwischen allen Parametern finden hier ihren Niederschlag. Am Ende dieser Überlegungen steht ein Jahresergebnis für jedes geplante Jahr.

Diese Planung ist nicht als fixierende Prognose zu begreifen, sie ist vielmehr ein in sich schlüssiger, auf bestimmten Prämissen basierender – so realitätsnah wie möglich dargestellter – komplexer Wirtschaftsablauf des Unternehmens, der veranschaulicht, wie sich die wirtschaftliche Situation im Planungszeitraum entwickeln würde, wenn die zugrunde liegenden Prämissen so einträten.

Aus dieser Erkenntnis – und das ist der Sinn des Ganzen – wird es möglich, korrigierend einzugreifen, vorgesehene Investitionen zu verstärken oder nicht zu realisieren, Infrastruktur zu verändern, Ertrags- und Aufwandsoptimierungen umzusetzen, Personalmaßnahmen einzuleiten, in einem umfassenden Sinn also Vorsorge zu treffen und das zu tun, was man „to influence change" nennt.



Dr. Günther Becher, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG; Köln.

Die Planung determiniert mit dem Ausbau des Streckenprogramms vor allem die Investitionspolitik. Zusätzliche Investitionen werden notwendig, um den gesteigerten Anforderungen des Marktes in bezug auf Produktqualität und Streckenspektrum gerecht zu werden, andererseits aber auch, um aus der Realisierung technischen Fortschritts Kostenstrukturen zu verbessern.

Von besonderer Bedeutung sind hierbei die Primärinvestitionen für die wichtigsten Produktionsmittel, die Flugzeuge. Nach jetzigen Überlegungen werden wir bis zum Jahre 1989 über 40 neue Flugzeuge beschaffen, die ein Investitionsvolumen von nahezu sechs Milliarden Mark darstellen.

Mit diesem Kapazitätsausbau verbinden wir die Modernisierung unserer Flotte; zum Beispiel durch den Einsatz des Airbus A 320, von dem wir 1989 die ersten fünf Einheiten in Dienst stellen (weitere zehn Flugzeuge im nächsten Jahr), sowie des Airbus A 300-600 (sieben Flugzeuge ab 1987).

Der zweite wichtige Investitionsblock betrifft die (Sekundär-)Investitionen in unsere Infrastruktur, wie zum Beispiel Werften, Abfertigungsfazilitäten, Werkstätten, EDV-Anlagen, Verkaufs-Außenstellen, Beteiligungen.

Der Ausbau unserer Datenverarbeitung, die im täglichen Geschäft unseren Kunden in Form der Reservierungscomputer für Passage und Fracht zur Verfügung steht, die aber auch entscheidende Aufgabenstellungen im Bereich der Technik und der Administration übernimmt, ist dabei ein Kernstück. Allein für die Datenverarbeitung werden über 200 Millionen Mark investiert.

Genauso investieren wir „in den Markt", das heißt, wir nehmen neue Strecken auf oder verdichten das Angebot auf bestehenden, selbst wenn wir nicht damit rechnen können, daß schon in den ersten Jahren des neuen Programms eine Deckung der Ausgaben gewährleistet ist.

Dazu gehören ebenso die Verbesserung unserer Produktqualität, gesteigerter Sitzkomfort, umfangreicherer Mahlzeitenservice, schnellerer Dienst am Boden – auch hier wieder mit Unterstützung der Datenverarbeitung.

Gezielte Aufwendungen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualifikation und Leistungsbereitschaft unseres Personals, zum Beispiel Schulung, Förderung und Weiterbildung unserer Mitarbeiter sind eine Investition in die Zukunft. Dies hat für uns einen sehr hohen Stellenwert.

In den nächsten vier Jahren steht ein Sach-Investitionsvolumen von insgesamt über sieben Milliarden Mark vor uns. Hieraus resultiert ein erheblicher Finanzbedarf, den wir möglichst weitgehend aus eigener Kraft, also aus eigenen Mitteln, dekken wollen. Eine gesunde Eigenkapitalbasis zu erhalten und auszubauen ist und wird notwendig.

Der Wettbewerb im Luftverkehr ist in besonderem Maße Einflüssen ausgesetzt, die nicht steuerbar sind; es bedarf daher einer tragfähigen finanziellen Basis. Der Luftverkehr ganz allgemein braucht Stabilität in seinen Fundamenten, auch in seinem verkehrspolitischen Grund, den man ungestraft nicht in Frage stellen darf. Im Zeitraum der laufenden Vierjahresplanung sollen insgesamt 50 Milliarden Mark an Erträgen zur Erzielung einer angemessenen Rendite erwirtschaftet werden. Die Modernisierung der Flotte, Kostendegressionseffekte im Zuge der Expansion und geschärftes Kostenbewußtsein sollen dies ermöglichen.

Dieses Ziel kann erreicht werden, wenn die interne Leistungsfähigkeit des Unternehmens sich ständig verbessert.





In ihren Anfangsjahren verband das Streckennetz der Lufthansa viele Orte, die heute von einer Anbindung an den Luftverkehr nur träumen können – wie zum Beispiel der Flugplatz Magdeburg, hier Anfang der dreißiger Jahre.

Am luftgekühlten Sternmotor trafen sich zwei Firmen

Das US-Unternehmen Pratt & Whitney ist ein fester Bestandteil der Lufthansa-Familie seit 1928. Der Ursprung lag in der damaligen Entscheidung der Deutschen Luft Hansa für einen luftgekühlten Sternmotor als Antriebsaggregat ihrer Flotte.

Als Folge dieser Entscheidung trat daher BMW an die gerade flügge gewordene Firma Pratt & Whitney heran und erwarb die Lizenz für deren Motor, mit dem die Ju52/3m von der Luft Hansa Anfang der dreißiger Jahre auf ihren Strecken eingesetzt wurde. Auch heute, nach fünf Jahrzehnten, stammt ein Großteil der (inzwischen Jet-) Triebwerke der Lufthansa-Flotte aus der Produktion dieser US-Firma.

Die vorerst letzte Entwicklung ist die von Grund auf neu konstruierte PW-4000. Das Turbofan-Aggregat mit einem Schub von 48 000 bis über 60 000 kp wurde mit dem Ziel realisiert, vor allen Dingen Treibstoff- und *Wartungskosten einzusparen.* Das Triebwerk ist systemkompatibel mit allen Versionen der Boeing 747 und 767, den Airbus-Typen A 300 und A 310 sowie der zukünftigen McDonnell *Douglas MD-11X.*

Die PW-4000 verbrauchen in der auf dem Markt befindlichen Konfiguration sieben Prozent weniger Treibstoff als die sparsamsten heutigen Triebwerke ihrer Leistungsklasse, und die Wartungskosten unterschreiten diejenigen des zur Zeit eingesetzten und leistungsmäßig mit der PW-4000 vergleichbaren Pratt & Whitney JT9D um sogar 25 Prozent.

Auch an dem Konsortium aus fünf Nationen, das das Antriebsaggregat International Aero Engines V 2500 für *das Airbus A 320-Programm* entwickelte, ist P & W zu 30 Prozent beteiligt. (WR)

Die öffentliche Hand führt nicht Regie

Von HANS ACHTNICH

Sechzig Jahre Deutsche Lufthansa – sie sind die Geschichte der phantastischen Entwicklung der Zivilluftfahrt bis heute. Sie zeigen die großen Leistungen und Erfolge des deutschen Flag-Carriers, die unsere uneingeschränkte Anerkennung finden. Diese Zivilluftfahrt hat sehr hohen Standard. Sie ist fester Bestandteil unseres wirtschaftlichen und privaten Lebens.

1985 flogen 55 Millionen Fluggäste über deutsche Flughäfen. Von den insgesamt 40 Millionen Passagieren des Linienverkehrs beförderte die *Deutsche Lufthansa (LH)* 23 Millionen, das sind 57 Prozent.

Alle zwei bis drei Minuten startet auf den deutschen Flughäfen ein Lufthansa-Flugzeug. Die Lufthansa-Flotte gehört zu den modernsten und umweltfreundlichsten Flotten des Weltluftverkehrs.

60 Jahre Deutsche Lufthansa – das sind auch sechs Jahrzehnte enger Zusammenarbeit und Partnerschaft der deutschen Flughäfen mit der Lufthansa. Ohne diese Kooperation wäre der heutige hohe Standard des deutschen Zivilluftverkehrs nicht erreicht worden.

Flughäfen sind Schnittstellen zwischen Luftverkehr und Bodenverkehr. Hier treffen sich – und überschneiden sich zugleich – die wirtschaftlichen Aktivitäten von Luftverkehrsgesellschaften und Flughafenunternehmen.

Ohne Flughäfen kein Luftverkehr: Die *Lufthansa hat schon vor* 60 Jahren außerordentlich günstige Bedingungen vorgefunden, „ihren" deutschen Markt zu erreichen. Die Gebietskörperschaften, und zwar in allererster Linie die Städte, waren dem modernen Verkehrssystem Luftverkehr von Anfang an aufgeschlossen. Sie hatten frühzeitig Flugplätze und Flugfelder anlegen lassen. Trotz wirtschaftlich schwerer Zeiten war die junge Lufthansa alsbald in der Bedienung eines dichten Flugplatznetzes erfolgreich. Innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches gab es Luftverkehr an 26 Flugplätzen, die Mehrzahl übrigens im *Gebiet der heutigen* Bundesrepublik Deutschland.

Es wurde eine kreative Partnerschaft, die sich zwischen der Lufthansa und den deutschen Flughafenunternehmen entwickelte. Diese Partnerschaft, wie sie sich heute darstellt, ist nicht das Ergebnis eines einseitigen politischen Willensaktes, sondern sie ist in den seither vergangenen 60 Jahren organisch gewachsen.

Entscheidend für dieses Ergebnis ist und war die Tatsache, daß die Flughäfen – ebenso wie die Lufthansa – sich in privatwirtschaftlicher Organisationsform betätigen konnten. Die öffentliche Hand ist Gesellschafter oder Aktionär, sie führt nicht Regie. Dies ist die Grundlage eines Wettbewerbs der Ideen um die bestmögliche Leistung für den Kunden. Die Partnerschaft der Flughäfen mit der Lufthansa gestaltete sich von Anfang an – in heutiger Terminologie – verbraucherorientiert.

Die Zusammenarbeit geschieht – Tag für Tag – pragmatisch. Aufgrund ihres großen Marktanteils hat die Lufthansa unter den Flughafennutzern in den *örtlichen Airlines-Konsultativ-Ausschüssen*, die es auf jedem deutschen Flughafen gibt, eine besondere Stellung. Ausbauplanungen werden dabei eingehend und in gegenseitigem Interesse analysiert.

Die Lufthansa hat sich dieser Aufgabe besonders gewidmet. Sie hat auch eigene Ideen über zukunftsgerichtete Abfertigungskonzeptionen für Flughäfen entwickelt, die sich in Flughafenplanungen niedergeschlagen haben. Drive-in- und Gate-Check-in-Konzepte sind stark von Lufthansa-Vorstellungen geprägt.

Hier zeigt sich andererseits auch ein Spannungsfeld der Partnerschaft. Nicht immer ist das, was für die Abfertigung der Lufthansa gut ist, gleichzeitig optimal für das gesamte Betriebskonzept des Flughafens.

Nicht immer sind die auf Flexibilität und weiteren Ausbau zugeschnittenen Konzeptionen des Flughafenunternehmers das Optimum für die kurzfristigen Bedürfnisse des Carriers.

Die Flughafenunternehmen müssen *für 30 Jahre* planen, der Carrier blickt vor allem auf seinen unmittelbaren Planungszeitraum der nächsten fünf Jahre; er kann mit seinem Gerät viel flexibler auf Marktveränderungen reagieren als ein *Flughafen* mit festen Anlagen.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit verlangt aber auch gemeinsame Verantwortung für den Umweltschutz. Es gilt, Betriebsverfahren auszuarbeiten und Regelungen zu treffen und durchzusetzen, die den technischen Gegebenheiten des Fluggeräts und den Wünschen der Flughafennachbarn nach Lärmschutz soweit wie möglich und vertretbar entgegenkommen.

Mit einer sich rasch ändernden und weiterentwickelnden Technologie auf den Gebieten des Triebwerkbaus, der Navigations- und Flugsicherungstechnik verändern sich auch die Möglichkeiten für Flugbetriebsverfahren. Luftfahrt-Umweltschutz bedeutet daher ständiges Nachdenken und Beraten über neue Möglichkeiten, Lärm- und Abgasimmissionen zu reduzieren. In Deutschland sind örtliche *Lärmkommissionen* die Plattform für diese Beratungen. Flughäfen und Lufthansa sind in allen Lärmkommissionen vertreten. Die gewonnenen Erkenntnisse haben erkennbar auf die *Konzernpolitik zur Entwicklung* der Lufthansaflotte und auf die heute in Lufthansa-Cockpits praktizierten An- und Abflugverfahren Einfluß genommen.

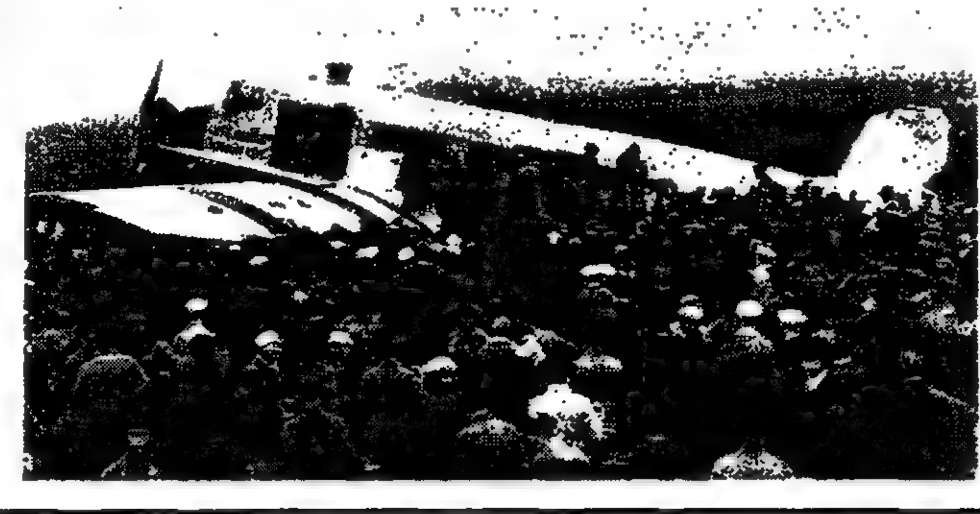
Die in der Praxis wohl engste Partnerschaft der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ist bei uns die Verkehrsabfertigung. In der Bundesrepublik führen die Flughafenunternehmen die Abfertigung der Flugzeuge am Boden durch. Die Einzelheiten dieses nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten „deutschen Systems" sind vertraglich zwischen den Flughäfen und den Luftverkehrsgesellschaften vereinbart. Die Lufthansa und die deutschen Flughäfen haben langfristige Bodendienstverträge abgeschlossen. Sie bewähren sich für beide Partner.

Charakteristisch für Deutschland ist die Kooperation der Flughäfen mit der Lufthansa im Rahmen der ADV, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Seit 1955 beteiligt die ADV Lufthansa-Fachleute in den Fachgremien. Die Mitarbeit von Lufthansa-Vertretern in den technischen Ausschüssen und Arbeitskreisen der ADV ist inzwischen bereits Tradition. Die Zusammenarbeit ADV und Lufthansa wirkt sich nicht nur auf den Luftverkehr auf deutschen Flughäfen aus. Auch international sind gemeinsam erarbeitete Positionen und Empfehlungen häufig das Fundament deutscher Beiträge zur Arbeit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der European Civil Aviation Conference (ECAC).

Die Partnerschaft zwischen den deutschen Flughäfen und der Lufthansa ist eine bedeutende Grundlage des leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen deutschen Luftverkehrs. Mehr als 850 Millionen Fluggäste haben seit 1955 – dem Jahr der Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg – unsere Flughäfen benutzt. Der zivile Luftverkehr und seine Infrastruktur sind zu wesentlichen, unverzichtbaren Grundlagen der Daseinsvorsorge für die international eingebundene deutsche Wirtschaft, den internationalen Tourismus und den innerdeutschen Geschäftsreiseverkehr geworden.

In der Luftfahrt gibt es keinen Stillstand. Technologischer Fortschritt, weiter wachsende Nachfrage und ein verkehrspolitisch sich wandelndes Umfeld rufen auch weiterhin nach gemeinsamen Lösungen. Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen müssen sich dieser Aufgabe stellen. Die weitere erfolgreiche Kooperation der deutschen Verkehrsflughäfen mit der Deutschen Lufthansa ist dabei unverzichtbar.

Der Autor Dr. Hans Achtnich ist geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV); Stuttgart.



Mit zu den ersten Flugverbindungen der noch jungen Deutschen Luft Hansa zählte die Fluglinie Krefeld–Essen–Dortmund–Braunschweig–Berlin, die die alte Reichshauptstadt mit den wichtigsten Wirtschaftszentren an Rhein und Ruhr verband.
Am 1. April 1926 wurde mit diesem Linienflug der Krefelder Flugplatz eröffnet. Die Landung der Premieren-Maschine auf dem im Vergleich zu heutigen Verhältnissen als „Acker" zu bezeichnenden Flugfeld war Anlaß für einen erheblichen Zuschaueransturm auf dem Gelände (Foto).
Die Luftfahrt nahm im Krefelder Raum innerhalb der nächsten Jahre einen steilen Aufschwung:
Schon zwei Jahre später standen Flugverbindungen zu sage und schreibe 75 Flugplätzen in Europa auf dem Flugplan von Krefeld.

Deutsche waren Pioniere der Luftfahrt Lateinamerikas

Von FLORIAN NEHM

Vollgas. Die einmotorige F 13 pflügt mit ihren Schwimmern das träge dahinfließende Wasser des Rio Magdalena, Kolumbiens Lebensader. Der kaum zehn Meter lange Tiefdecker ist bis an den Rand vollgepackt mit Treibstoff und Gepäck. Helmuth von Krohn, der Pilot, versucht mit allen Mitteln, das Flugzeug „auf Stufe" zu bringen – er zieht und läßt nach, zieht, läßt nach und drückt.

Neuer Anlauf, Vollgas – und wieder Startabbruch. Startversuch folgt auf Startversuch, zwei Stunden lang in flimmernder Hitze. Das waren 1920 die ersten Versuchsflüge in Lateinamerika.

Der Beginn der Erschließung Lateinamerikas zu Luft läßt sich ziemlich eindeutig datieren. Am 5. Dezember 1919 nämlich gründeten die Kolumbianer Coritssoz, Restrepo, Palacios, Noguera und Correa zusammen mit den Deutschen Tietjen, Hosie und Kämmerer im kolumbianischen Barranquilla die „Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aeros" (SCADTA). Das Gründungskapital war auch nach damaligen Maßstäben nicht überwältigend zu nennen: 800 Golddollar.

Flugzeuge, das war die Idee der als „Träumer und Verrückte" geltenden SCADTA-Gründer, sollten die langen Verbindungswege zwischen den kolumbianischen Hafenstädten und der 2640 Meter hoch gelegenen Hauptstadt Bogotá verkürzen. Jeder Reisende und jeder Postsack brauchte damals per Raddampfer und Bahn noch zehn bis 14 Tage für diese Strecke. Die SCADTA, die direkte Vorläuferin der heutigen Avianca, war ein wohldurchdachtes Unternehmen. Aus Mangel an Flugplätzen sahen sich die Pioniere der lateinamerikanischen Luftfahrt auf den breiten Rio Magdalena als natürliche Start- und Landebahn angewiesen.

Sie orderten deshalb bei den Junkers Flugzeug-Werken in Dessau zwei Wasserflugzeuge, die wegen ihrer Ganzmetallkonstruktion für das Tropenklima Kolumbiens das beste Gerät zu sein versprachen.

Mit den Flugzeugen, die später in Barranquilla zusammengebaut wurden, kamen auch drei erfahrene Seeflieger aus Deutschland über den Ozean nach Kolumbien: Fritz Hammer, Hans von Krohn und Peter Schnurbusch.

Pionierflug auf die Hochebene von Bogotá

Schon im Oktober 1920 erreichten die beiden Flugzeuge die Stadt Giradot am oberen Magdalena, von wo aus eine Bergbahn nach Bogotá führte. Eine der Maschinen wurde durch den Unterbau eines Fahrgestells in ein Landflugzeug verwandelt. So gelang den deutschen Fliegern noch vor der amerikanischen und französischen Konkurrenz der Flug von der Küste bis auf die fast 2700 Meter hohe Hochebene von Bogotá.

Die Jahre bis zum Eintritt der Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg bildeten eine dichte Chronik der mutigen Lufterschließung Südamerikas, bei der das deutsch-kolumbianische „Condor Syndikat" eine entscheidende Rolle spielte. Das Condor Syndikat wurde 1924 von der „Deutscher Aero Lloyd AG" (eine der Lufthansa-Vorläuferinnen) und der SCADTA in Berlin gegründet. Der SCADTA ging es um den Aufbau einer „Interamericana"-Strecke zwischen Kolumbien, Mittelamerika und den USA, dem Deutschen Aero Lloyd um die Errichtung eines südamerikanischen Brückenkopfes für den zukünftigen Transatlantikdienst nach Südamerika.

Das Syndikat kaufte zwei Flugzeuge vom Typ Dornier-Wal – mit ihnen gelang am 4. Dezember 1924 zum ersten Mal der Andenüberflug.

Am 17. November 1926 startete der berühmt gewordene „Luther-Flug", bei dem Reichskanzler Hans Luther mit dem Flugboot „Atlantico" des Condor Syndikats von Buenos Aires nach Rio de Janeiro flog.

1927 flog die „Atlantico" am Neujahrstag mit dem brasilianischen Verkehrsminister Victor Konder von Rio nach Florianopolis. Ein Flug, der später offiziell als „Beginn der Verkehrsluftfahrt in Brasilien" bezeichnet wurde.

Am 7. Mai 1927 erfolgte die Gründung der VARIG (Empresa de Viacao Aerea Rio Grandense). Das Condor Syndikat, der größte Aktionär, stellte dafür das Flugboot „Atlantico" mit Besatzung zur Verfügung. Von nun an verteilte das Condor Syndikat halbamtliche, in Deutschland hergestellte Flugpostmarken an seine Agenten.

Und am 1. Dezember 1927 gründete die Lufthansa in Rio de Janeiro die „Syndicato Condor Ltda." als brasilianische Luftverkehrsgesellschaft, nachdem das alte Condor Syndikat seine Tätigkeiten eingestellt hatte.

Von März bis Oktober 1932 unternahm das Luftschiff „Graf Zeppelin" neun Atlantikfahrten. Die Postlaufzeit zwischen Deutschland und Brasilien wurde so auf vier, zwischen Deutschland und Chile auf acht Tage verkürzt.

Nur dreieinhalb Tage bis Buenos Aires

Im gleichen Jahr charterte die Lufthansa vom Norddeutschen Lloyd den Dampfer „Westfalen", der schrittweise als schwimmender Flugstützpunkt für den Südatlantik ausgebaut wurde.

Er erhielt eine von Heinkel entwickelte Großflugzeug-Schleuderanlage für den Abschuß von Fluggewichten bis zu 14 Tonnen, einen Heckkran und ein Schleppsegel.

So gelang der erste planmäßige Flug von Deutschland nach Südamerika und damit der erste planmäßige Transozeanflug der Welt am 3. Februar 1934 über Berlin, Stuttgart, Sevilla, Bathurst in Britisch-Gambia, Natal, Rio nach Buenos Aires.

Der 11 369 Kilometer lange Flug dauerte damals noch fünf Tage. Der anfängliche 14tägige Dienst aber wurde bald zur wöchentlichen Verbindung. Die Lufthansa setzte hierfür weiterentwickelte 10-Tonnen-Wale und ein zweites Katapultschiff, die „Schwabenland", ein. Während die „Schwabenland" als schwimmender Stützpunkt in der Mündung des Gambia-Flusses vor der westafrikanischen Küste lag, kreuzte die „Westfalen" in der Nähe der dem brasilianischen Festland vorgelagerten Insel Fernando Noronha.

Auf der Südatlantik-Strecke wurde ab 1935 auch nachts geflogen. Dadurch verkürzte sich die Postlaufzeit zwischen Deutschland und Rio de Janeiro auf drei, zwischen Deutschland und Buenos Aires auf dreieinhalb Tage.

Am 6. Oktober 1935 eröffnete die Syndicato Condor Ltda. als letzten Streckenabschnitt der großen Südatlantik-Route die Strecke Buenos Aires–Mendoza–Santiago de Chile, die sie in den beiden folgenden Jahren einmal wöchentlich beflog – mit Post und Passagieren.

Nach fünf Stunden Flug über die eintönige argentinische Pampa erreichte die Ju 52 die argentische Provinzhauptstadt Mendoza, von wo in der Ferne schon die schneebedeckten Spitzen der Anden sichtbar sind. Der Weg bis Santiago war von hier nicht mehr weit. Doch die relativ kurze Strecke, die die Maschine nun vor sich hatte, war in diesen Jahren die höchste Flugstrecke der Welt – mit allen dazugehörenden Gefahren.

Andenflieger – das Wort hatte einen besonderen Klang in der Fliegerwelt. Und auch die Fluggäste kannten natürlich die Geschichten der tollkühnen Flieger, der Gymnich, Roland und Führer.

Fritz Führer, Flugkapitän bei der Syndicato Condor Ltda., ein in Fliegerkreisen international bekannter Mann, ist damals einige hundertmal über die Anden geflogen. Bei einem nächtlichen Gewitter hatte er einmal von Santiago aus zweimal Anlauf zur Anden-Überquerung genommen. Beide Male indessen mußte er umkehren. Er landete in Santiago, ließ die Passagiere aussteigen und startete erneut. Beim dritten Versuch endlich kam er über die Bergbarriere – mit Europapost für die Lufthansa-Flugboote im brasilianischen Natal.

Kurz vor Kriegsbeginn der erste Nonstop-Flug

Die Ju 52 war damals das sicherste Flugzeug. Einzig und allein die Dienstgipfelhöhe der unverwüstlichen Maschine entsprach nicht den Anforderungen, die ein Gebirge wie die Anden an sie stellten.

Erst Jahre später waren Junkers-Maschinen verfügbar, die von der Syndicato Condor speziell für die Andenstrecke bestellt worden waren. Bis dahin aber flogen die Pioniere mühsam so niedrig wie möglich durch Täler und über Pässe, links und rechts die Sechstausender. Als Navigationsunterstützung nahm die Gesellschaft Rundfunksender in Argentinien und in Chile unter Vertrag. Sie ließen – zu Peilzwecken – ihr Programm auch außerhalb der normalen Sendezeiten ablaufen. Außerdem errichtete Condor einen eigenen Peilsender mitten in der Einsamkeit der Anden: Auf dem Cristo-Redemptor-Paß.



1937 gründet Fritz Hammer, der Pionier der kolumbianischen Luftfahrt, auch in Ecuador ein Unternehmen: die „Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aereos" (SEDTA). Und im Juni 1939 gelang einer für die Syndicato Condor bestimmten Focke-Wulf Fw 200 „Condor" als erstes Landflugzeug der Lufthansa die Nonstop-Überquerung des Südatlantiks. Neun Stunden und 47 Minuten bedeutete damals Rekord auf der Ozeanstrecke vom westafrikanischen Bathurst zur nordostbrasilianischen Stadt Natal.

Nur zwei Jahrzehnte lagen zwischen der SCADTA-Gründung in Barranquilla und der ersten Südatlantiküberquerung eines Landflugzeugs in damaliger Rekordzeit.

Zwanzig Jahre geduldiger und abenteuerlicher Pionierarbeit, denn die Erschließung Mittel- und Südamerikas waren ein Vorstoß in fliegerisches Neuland.

Ende der 30er Jahre war ein gut funktionierendes Luftpostsystem zwischen Südamerika und Deutschland geschaffen, das alle wichtigen Länder Lateinamerikas mit den Metropolen Europas verband. Mit jedem Flug wurden rund 100 000 Luftpostbriefe transportiert. Eine rasche Entwicklung, die der Zweite Weltkrieg jäh unterbrach.



AUSBILDUNG
VERANTWORTUNG
COCKPIT

Im Klinkerbau begann schon so mancher Steilflug

Nur fliegen ist schöner" sagt man in einem Klinkerbau auf dem Gelände des Flughafens Bremen. Der Lärm von startenden und landenden Maschinen dringt in die Studierstuben zu jenen, die nicht nur davon träumen, bald mit dem ersten goldenen Ärmelstreifen „in die Luft zu gehen". Die jungen Jeansträger streben einem der modernen Wunschberufe zu: Flugkapitän bei einer Linien- oder Charterfluggesellschaft – und am liebsten natürlich an Bord einer Boeing 747 *Jumbo oder eines Airbus* ...

„Don Alfredo" machte in den USA eine Entdeckung

Der Klinkerbau hat Tradition und Weltgeltung; er beherbergt (noch) die Verkehrsfliegerschule der Deutschen Lufthansa (LH). Schon dringt Lärm der Bagger und Baumaschinen zu den „Schülern", die das Große Einmaleins der zivilen Luftfahrt büffeln. 30 Jahre nach dem Wiederanfang wird die Verkehrsfliegerschule in einen Neubau umziehen. Seit 1956 sind in Bremen – später mit Weiterschulung in den USA – über 2200 Männer zu Piloten ausgebildet worden, erhielten ihre *Lizenz als Flugzeugführer*. Dazu eine weiterführende Spezialausbildung für 680 Bundeswehr-Piloten und 800 Piloten, Flugingenieure und Navigatoren aus afrikanischen und asiatischen Ländern. Swissair schickt Auszubildende nach Bremen – wie die Manager der Verkehrsfliegerschule meinen, die wohl größte Anerkennung für die Schule.

Wer von diesem renommierten Lehrinstitut spricht, kommt an einer „Institution" nicht vorbei: Flugkapitän Alfred Vermaaten, „Pilotenvater" und Förderer so mancher Karriere. Auch der langjährige Chefpilot Martin Gaebel, jetzt im LH-Vorstand, erhielt bei „Don Alfredo" seine Ausbildung, kurvte über Bremen, lernte Start und Landung, den Funksprechverkehr. „Don Alfredo", der den Ausbildungsort Phoenix (US-Bundesstaat Arizona) „entdeckte", um dort bei besten Wetterbedingungen zu fliegen, starb im Juli 1985.

1953 kam Vermaaten zur Luftag, der Planungsgesellschaft für den Wiederaufbau der LH, arbeitete ein Jahr später als stellvertretender Schulungsleiter für künftige Flugzeugführer und errichtete 1956 in Bremen die Verkehrsfliegerschule. Sparsamkeit war damals geboten. Zunächst war nur die Ausbildung von 150 Nachwuchspiloten geplant. Als sich 1960 ein Tief in der Beschäftigung abzeichnete, kämpfte Vermaaten für das Überleben der Schule. Heute ist sie im Aufwind: Neue Flugzeugtypen werden in Kürze eingesetzt, und die Technik dringt immer weiter vor.

Neue Systeme nach neuem Konzept lernen

„Futura" heißt das Stichwort, denn das elektronische Cockpit kommender Flugzeug-Generationen macht es erforderlich, künftige Piloten bereits in der Grundausbildung mit den technischen und konzeptionellen Zusammenhängen der neuen Flugführungssysteme vertraut zu machen. So sehen es Lufthansa und Swissair; dieses Konzept soll auch bei der Schulung von Flugzeugführern des Transportgeschwaders der Bundeswehr „greifen".

Bis Mitte 1987 investiert die Deutsche Lufthansa etwa 84 Millionen Mark in die Bremer Fliegerschule sowie in Schulflugzeuge. Der neue Leiter der Verkehrsfliegerschule mit demnächst 180 Ausbildungs-Fachkräften, Flugkapitän Dieter Harms, hat sein Handwerk bei Vermaaten gelernt. WW

Aus der Sicht des Piloten: Die Fliegerei im Wandel der Zeit

Von MARTIN GAEBEL

Vergleicht man die Flugzeugführerkanzel einer Junkers F 13, des ersten Ganzmetall-Verkehrsflugzeugs der Welt, mit dem elektronisch ausgerüsteten Cockpit eines modernen Düsenriesen, kommt leicht nostalgische Wehmut auf. Wo ist sie geblieben, die Zeit der Pioniere, des Abenteuers und des Wagemuts? Zwischen den Anfängen der Verkehrsluftfahrt und dem heutigen „Jet-age" liegen Welten. 60 Jahre haben die Luftfahrt revolutionär verändert.

Düsentriebwerke, moderne Werkstoffe und Elektronik haben in der Hand erfindungsreicher Ingenieure und kundiger Piloten aus den „fliegenden Kisten" das Verkehrsmittel unserer Tage gemacht.

Wo ihre Vorgänger sich, zunächst nur am Tage fliegend, im Kampf mit Wind und Wetter unter Sichtflugbedingungen entlang der Eisenbahn nach der Devise „linkes Rad – rechte Schiene" ihren Weg suchten, wo später entlang der durch Leuchtfeuer markierten Luftstraßen der Durchbruch zum Nachtflug gelang, ziehen die Düsenriesen heute nahe der Schallgeschwindigkeit, dem Himmel über zehn Kilometer Höhe näher als ihre Vorgänger, elegant und scheinbar unangefochten von den Naturgewalten ihre Bahn. Wem dies zu schwärmerisch klingt, der hat recht. Er möge einem begeisterten Fliegersmann verzeihen. Ein genauerer Blick hinter die Kulissen der blanken Aluminiumwelt zeigt aber, daß auch heute noch die alten Gesetze unverändert ihre Gültigkeit haben.

Wind und Wetter, Nebel und Glatteis haben ihren „Charme" nicht verloren. Die Regeln der Physik sind nicht aufgehoben. Der 350-Tonnen-Jumbo unterliegt der Schwerkraft genauso wie die alten „Tante Ju".

Die Anforderungen an das heutige Luftverkehrssystem sind ungleich höher, dank technischen Fortschritts aber auch seine Leistungsfähigkeit.

Nicht nur gemessen in Millionen beförderter Passagiere oder Frachttonnage, sondern auch im fliegerischen und operationellen Bereich ist die Leistungsfähigkeit um ein Vielfaches gestiegen. Mehr, größere, schnellere und schwerere Flugzeuge operieren heute in größerer Dichte und unter Wetterbedingungen, bei denen der Flugbetrieb früher längst *eingestellt wurde. Am Anfang meiner* Pilotentätigkeit auf der zweimotorigen DC 3 mußten wir in 100 Meter Höhe durchstarten, wenn nicht „runway in sight" die Landung erlaubte. Heute, auf meinem modernen Jumbo, ist diese Entscheidung in sechs Meter Höhe zu treffen. Der Apparat wiegt ein Vielfaches, und seine Geschwindigkeit beträgt das Doppelte.

Und die Sicherheit? Die beeindruckendste Leistungssteigerung hat auf diesem Sektor stattgefunden. „Safety first" war immer das Grundgesetz der Fliegerei. Heute beträgt das Risiko eines Flugreisenden, Opfer eines Unfalles zu werden, nur noch ein Bruchteil von dem, was er vor 20 Jahren auf sich nehmen mußte.

Im Jubiläumsjahr ist Flugkapitän und Vorstandsmitglied Martin Gaebel seit 30 Jahren bei der Deutschen Lufthansa AG; Frankfurt. Auch er sammelte wie viele seiner Kollegen erste Erfahrungen auf Propeller-Maschinen. Als langjähriger LH-Chefpilot hat er den Weg in die moderne Fliegerei miterlebt und mitgestaltet.

Wie konnte dies erreicht werden?

Hohe technische Zuverlässigkeit ist nur ein Teil der Antwort, größere Präzision ein weiterer. Die entscheidende Frage: „Wo bin ich, wohin bewege ich mich?" ist heute schneller, präziser und vor allem unmittelbarer zu beantworten als je zuvor.

Gerade die unmittelbare Information bietet entscheidende Sicherheitsvorteile. Früher mußte man zum Beispiel seinen Standort mittels Astronavigation oder an Hand von Peilungen berechnen – während man der Berechnung praktisch vorausflog. Heute erlaubt der Blick auf den Bildschirm oder auf das Trägheitsnavigationssystem, den eigenen Standort quasi „zu sehen". Dieses erleichtert die lebenswichtige Vorausplanung und verkürzt unter Umständen entscheidende Reaktionszeiten.

Und der Mensch im Cockpit? Ist sie vorbei, die Zeit der im Propellerwind ergrauten, nervigen Gestalten, die den Naturgewalten und technischen Tücken trotzend ihren Vogel mit Intuition und höchstem Einsatz letztlich doch heil ans Ziel brachten? Vorbei die Zeit der Helden? Ich kenne viele Kapitäne, Helden habe ich selten getroffen. Für Helden ist kein Platz im Cockpit einer Maschine.

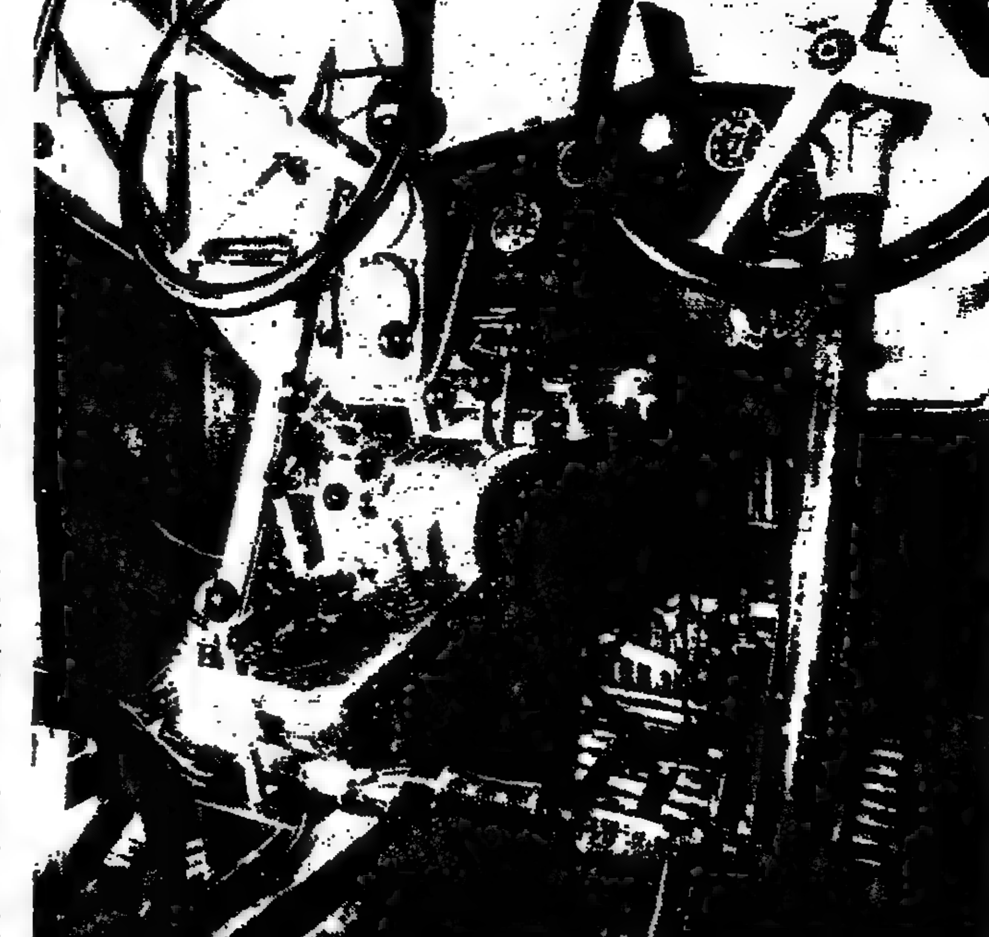
Umsicht, Besonnenheit und Ruhe und ein hohes Maß an Disziplin, technischem Wissen und Selbstbeschränkung zugunsten des Teamwork sind die unverändert erforderlichen Eigenschaften. Wache Aufmerksamkeit ist heute schwerer zu erhalten als in den Tagen, als technisches Versagen eher die Regel und *nicht die ganz seltene* Ausnahme war. Ständige Schulung und anspruchsvolle Simulation bieten Ersatz für das, was der fliegerische Alltag an Sensation vermissen läßt.

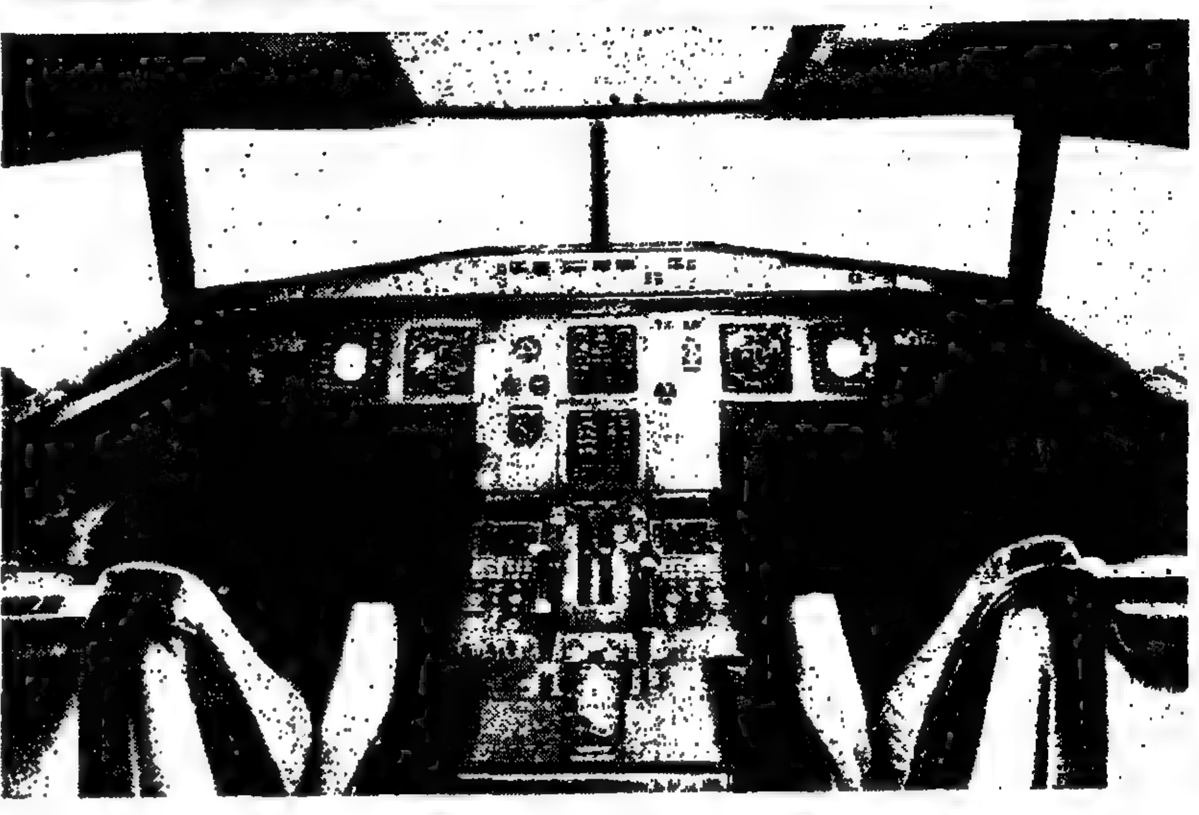
Nur darf man auch die hohen Anforderungen, die der fliegerische Alltag an Geschick, Überblick, Befähigung zur Führung und Integration eines Teams in ständig wechselnder Zusammensetzung stellt, nicht unterschätzen. Hier ist ein guter Riecher allemal von Nutzen.

Wird der Mensch zum Sklaven dominierender Technik?

Die Gefahr muß gesehen werden. Nur in der Verbindung des intelligenten Menschen, der seine Sinne zu nutzen weiß, mit der modernen Maschine als hervorragendem Werkzeug kann das Gesamtsystem seine volle Leistungsfähigkeit entfalten.

Mit seiner Fähigkeit zu Wahrnehmung, Analyse und freien Entscheidung und der Bereitschaft, diese Fähigkeit auch zu nutzen, bleibt der Mensch das Maß der Dinge. Er hat zudem einen weiteren Vorzug: Die Bereitschaft, sein eigenes Schicksal mit dem eigenen Tun zu verbinden – auf Gedeih und Verderb, mit Haut und Haaren. Hierin liegt – wie ich wohl weiß – auch für viele der uns anvertrauten Passagiere ein Quell der Zuversicht. „Die da vorne wollen ja auch heil nach Hause kommen."





Dokumente der raschen Entwicklung der Luftfahrt-Industrie innerhalb weniger Jahrzehnte: Zahnräder, Gestänge und blankes Metall, ungesicherte, fast primitiv wirkende Schalter und *Hebel im* Cockpit einer Junkers G 38 (links) – so war es früher. Und so sieht das Cockpit des neues Airbus A 320 aus – Symbiose zwischen Technik und Ästethik.

Im Cockpit des neuen A 320: Sechs Bildschirme für die Sicherheit

Von UWE GANZER

Keine moderne Technik hat sich bei der Entwicklung des neuen Airbus A 320 so offensichtlich ausgewirkt wie das „Fly-by-wire". Mit „Fly-by-wire" ist das gesamte Cockpit radikal verändert worden, mit Blick auf den Airbus A 310 allerdings als konsequente Weiterentwicklung einer bewährten Technik.

„Fly-by-wire" bedeutet zunächst einmal nur die elektrische Signalübertragung der Steuerbefehle per Draht zu elektrohydraulischen Servoventilen. Über diese Ventile werden die hydraulischen Stellglieder der einzelnen Ruder- und Steuerflächen betätigt. Beim Airbus A 320 wird die gesamte Sekundärsteuerung (Klappen, *Vorflügel, Spoiler) und die* Primärsteuerung um die Nick- und Rollachse (die Quer- beziehungsweise Längsachse) elektrisch übertragen. Nur die Seitenruderbetätigung und die Trimmung der Höhenleitwerksflosse wird mechanisch angesteuert. Damit ist allerdings ein mechanisches Back-up-System vorhanden, mit dem sich der Airbus A 320 im Notfall immer noch fliegen läßt.

Die elektrische Signalübertragung führt zu einer drastischen Verringerung mechanischer Bauteile – eine beachtliche Gewichtsreduktion und erhebliche Verminderung des Wartungsaufwandes. Von Airbus Industrie wird angegeben, daß die Gewichtsreduktion 600 Kilogramm beträgt und die Wartungskosten im Steuerbereich um 40 Prozent verringert werden, vor allem durch eine erheblich verbesserte Fehlerdiagnose.

Das Wesentliche an der „Fly-by-wire"-Technik ist jedoch die Einbeziehung eines Rechnersystems in die elektrische Signalübertragung und damit eine digitale Datenverarbeitung. Als Eingangsgrößen für die Rechner dienen Steuergrößen, in erster Linie die Position des Steuerknüppels (Ministick), aber auch die Position der Hebel für Landeklappen, Vorflügel und Bremsklappen. Außerdem werden eine Reihe von Sensor-Größen eingegeben, die beispielsweise aus dem Air Data Computer oder aus dem Attitude Heading Reference System stammen, wie Richtungs-Referenz und Anstellwinkel (Winkel zwischen Luftströmung und angeströmter Tragfläche – ein Flugzeug liegt meistens etwas schräg in der Luftströmung, ähnlich wie ein Schnellboot im Wasser). In gleicher Weise ist der Autopilot angekoppelt. Diese Eingabegrößen werden von den Flugregelungsrechnern in entsprechende Steuerausschläge umgesetzt.

Kurven zu fliegen wird leicht gemacht

Die Signalverarbeitung geschieht nach vorgegebenen Regelgesetzen, die direkt das Flugzeugverhalten bestimmen. Deren Vorgabe ermöglicht eine vereinfachte Handhabung und die Einarbeitung sicherheitserhöhender Eigenschaften wie zum Beispiel die automatische Nickmomenten-Kompensation. Das heißt, um eine Kurve zu fliegen, muß der Steuerknüppel ohne Korrektur um die Nickachse nur noch zur betreffenden Seite ausgelenkt werden; es braucht also in der Kurve nicht mehr gezogen zu werden.

Generell wird durch die Knüppel-Auslenkung stets ein Zustand eingestellt, der auch automatisch ausgetrimmt ist. So wird durch Ziehen oder Drücken der Anstellwinkel des Flugzeuges verändert. Beim Loslassen des Knüppels geht dieser in gedämpfter Form in seine Neutralposition, und das Flugzeug bleibt in der eingestellten Lage. Umgekehrt gilt: „no input – no motion", keine Knüppelauslenkung – keine Veränderung der Flugzeuglage. Diese Flugzeug-Handhabung ist zwar neu, aber sehr einfach.

Ein weiteres Beispiel für sicherheitserhöhende Eigenschaften ist die Anstellwinkel-Begrenzung. Im Niedergeschwindigkeitsbereich wird er auf den Wert für den Maximal-Auftrieb begrenzt. Versucht der Pilot das Flugzeug zu überziehen, wird dies automatisch mit einem kopflastigen Moment kompensiert. Das Flugzeug verfügt damit über eine ideale „aerodynamische" Charakteristik. Die Computer sind Kernstück der „Fly-by-wire"-Technik. Es ist daher naheliegend, daß sowohl die Steuersignalgeber als auch die Informationsdarstellung im Cockpit diesen Gegebenheiten angepaßt werden, und das bedeutet digitale Anzeige und die Verwendung von Bildschirmen.

Der Grundsatz für die Auslegung des Airbus-A-320-Cockpits war, daß alle zur Bedienung des Flugzeuges erforderlichen Informationen auf Bildschirmen dargestellt werden. Zu diesem Zweck sind sechs Farbmonitore auf dem Hauptinstrumentenbrett untergebracht. Sie haben alle die gleiche Größe von 18,5 mal 18,5 Zentimeter und sind damit erheblich größer als die im Airbus A 310 und für die Boeing 757 und 767 verwendeten Geräte (12,7 mal 12,7 Zentimeter).

Für Pilot und Co-Pilot sind jeweils zwei Bildschirme zur Darstellung der Fluginformation und Navigation vorhanden (EFIS – Elektronisches Flug-Instrumenten-System). Für beide Piloten gleichermaßen einsehbar sind im mittleren Bereich zwei weitere Bildschirme angebracht, die zum sogenannten ECAM-System gehören (Electronic Centralized Aircraft Monitor – Zentrale elektronische Flugzeug-Überwachung).

Der erste Bildschirm des EFIS-Systems ist das Primary Flight Display (PFD). Auf diesem sind alle Informationen zusammengefaßt, die bei konventionellen Flugzeugen im klassischen Instrumenten-„T" (nach der T-förmigen Anordnung der analogen Anzeigeinstrumente in früheren Cockpits) dargestellt werden. Im Zentrum steht das gewohnte Bild des künstlichen Horizonts. Der zweite Bildschirm der EFIS-Gruppe ist ein Navigations-Display (ND). Hier wird eine Flugweg-Graphik in der Kompaß-Rose mit dem Bild des Wetterradars kombiniert. Auf den beiden zentralen Bildschirmen des ECAM-Systems werden Informationen über den technischen Zustand des Flugzeuges zusammengestellt.

Jede Fehlermeldung im Klartext auf dem Monitor

Auf dem oberen Bild erscheinen Angaben über die Triebwerke. Ferner werden Auskünfte über die einzelnen Systeme gegeben, vornehmlich entsprechend den jeweiligen Flugphasen. Neben der Routine-Information für den normalen Flugverlauf werden die ECAM-Bildschirme vorrangig bei technischen Störungen benutzt. Sollte an irgendeinem Flugzeugsystem eine Störung auftreten, so wird auf dem Bildschirm im Klartext angegeben, wo das Problem liegt, was es für Folgen hat, und es werden in Form einer Checkliste Anweisungen zur Korrektur gegeben.

Eine weitere wesentliche Erleichterung der Arbeit im Cockpit wird mit dem FADEC-System erreicht. Das „Full Authority Digital Engine Control"-System ist für beide Triebwerkstypen (CFM 56-5 und V 2500) vorgesehen, die also nicht mehr mit hydraulischen Systemen, sondern mittels Digital-Elektronik geregelt werden. Die Kopplung am Digital-Rechner erlaubt es, für jede Flugphase einen optimalen Betriebszustand des Triebwerkes zu berechnen und einzuregeln. Die Position des Gashebels wird für die einzelnen Flugphasen fixiert (Start, Steigen, Reise, Leerlauf und Umkehrschub). Über den Rechner wird der jeweils geeignetste Schub ermittelt und eingestellt.

Die recht rigorose und neuartige Cockpitgestaltung für den Airbus A 320 wirft zunächst zwei Fragen auf: Wird die Steuerung mit Sidestick von den Piloten und Zulassungsbehörden akzeptiert, die an symmetrisch angebrachte und mechanisch gekoppelte Steuersäulen gewöhnt sind, und wie läßt sich bei der Digital-Elektronik mindestens die gleiche Sicherheit erreichen, die man von mechanischen Systemen kennt?

Zum Sidestick muß gesagt werden, daß schon 1978 Experimentalflüge mit einem Sidestick in der Concorde durchgeführt wurden. Airbus Industrie hat mit einem umgerüsteten Airbus A 300 ein umfassendes Erprobungsprogramm für die Sidesticksteuerung absolviert. Dabei wurden je 25 Flugstunden von Piloten verschiedener Zulassungsbehörden und Fluggesellschaften geflogen. Ergebnis dieser Erprobung war eine eindeutig positive Beurteilung des Ministick.

Hinsichtlich einer elektronischen Steuerung sind ebenfalls mit der Concorde umfassende Erfahrungen gesammelt worden. Die Concorde ist mit „Fly-by-wire" für alle drei Achsen ausgestattet. Seit ihrem Einsatz im Liniendienst wurden mehr als 100 000 Flugstunden Erfahrung mit diesem System gesammelt. In keinem Fall mußte dabei auf das mechanische Back-up-System zurückgegriffen werden.

Die Sicherheit des „Fly-by-wire"-Systems wird bei dem Airbus A 320 durch eine ganze Reihe von Maßnahmen erreicht: Es werden jeweils zwei verschiedene Computer für die Steuerung um eine Achse (Nicken, Rollen) eingesetzt. Die Computer unterscheiden sich durch Hard- und Software (Dissimilare Redundanz).

Selbst nach Ausfall eines Rechners keine Gefahr

Jeder Steuerleitung zwischen Computer und Stellglied wird eine Monitorleitung zugeordnet, jeweils mit dissimilarer Hard- und Software ausgestattet, und ein kontinuierlicher Vergleich der Signale wird vorgenommen. Redundante Leitungen werden in getrennten Kabelsträngen verlegt.

Auch die Energieversorgung ist mehrfach redundant. Neben dem von den Triebwerken *und dem von der* APU angetriebenen Generator ist noch ein weiterer Generator vorhanden, der durch eine mit Stauluft betriebene Turbine angetrieben wird. Auf diese Weise wird sichergestellt, daß – selbst noch nach Ausfall eines Flugregelungsrechners – die Ausfallwahrscheinlichkeit für die gesamte elektrische Flugsteuerung noch im*mer kleiner ist als* 10^{-12}*. Dies* entspricht den Forderungen bei konventioneller Steuerung. Doch selbst dann erlaubt das mechanische System für Seitenleitwerk und Höhenleitwerkstrimmung noch eine ausreichende Steuerung.

Professor Dr.-Ing. Uwe Ganzer lehrt das Fachgebiet Luftfahrzeugbau und Aerodynamik an der Technischen Universität (TU) Berlin.

Der Regionalluftverkehr hat auch heute wieder die große Chance, Europa kleiner zu machen

Von PETER C. ORLOVIUS

Sechzig Jahre. Welch kurze Zeit, welche gewaltige Entwicklung im Weltluftverkehr. Auf eine Formel zu bringen (in Anlehnung an das olympische Motto): Immer größer, immer schneller, immer weiter – die Flugzeuge und das Streckennetz. Die Technik hat, global betrachtet, einen Höhepunkt erreicht, das weltweite Netz ist, ebenso global ausgedrückt, arrondiert.

Die Beantwortung der naheliegenden Frage: Was nun? ergibt sich, so paradox das klingen mag, aus dem Blick zurück zu den Anfängen. Was damals in Europa und Deutschland der Nukleus der kommenden Entwicklung zum großen Ganzen war, ist heute ein neuer Trieb mit nahezu identischen Erbanlagen. Der Name: Regionalluftverkehr. Ein Luftverkehr, der neue Strecken erschließt oder auf bestehenden Strecken das Angebot zeitlich ergänzt – dies zur vollständigen Erläuterung des in diesem Zusammenhang auch gebräuchlichen Begriffes des Ergänzungsluftverkehrs. Ein Blick auf den Lufthansa-Streckenplan des Jahres 1926 fordert einen Vergleich mit dem aktuellen Angebot des wachsenden Marktsegments eines „flächendeckenden, zeitsparenden Regional- und Ergänzungsluftverkehrs" geradezu heraus.

Da zog sich ein dichtgewebtes Streckennetz von Flensburg bis München, von Krefeld bis Braunschweig, reproduziert allein auf das Gebiet der heutigen Bundesrepublik, ohne die vielen Namen in Schlesien, Pommern und Ostpreußen, in Thüringen und Sachsen. Da wurden noch nach Plan bedient Darmstadt, Mannheim und Karlsruhe, Gießen, Fürth und Villingen – Zielorte, die heute in den Überlegungen selbst der größten Optimisten des „kleinen" Linienluftverkehrs nicht vorkommen. Damals waren sie Schwerpunkte des aufblühenden Luftverkehrs. Grenzüberschreitend waren unter anderem Kopenhagen und Gothenburg im Norden, London, Paris und Amsterdam im Westen, sowie Genf, Zürich und Wien im Süden Endpunkte des internationalen Angebots – so, wie sie fast dekkungsgleich, vermehrt durch einige andere, im Streckennetz der DLT im Jahre 1986 erscheinen.

Aus heutiger Sicht war das reinrassiger Regionalluftverkehr – von der Reichshauptstadt Berlin zu den Regionen des Landes und seiner unmittelbaren europäischen Nachbarn.

Wenn man die in den ersten Jahren eingesetzten Flugzeugtypen, im Verkehr auf Hauptstrecken wohlgemerkt, mit den heute im Regionalluftverkehr gebräuchlichen modernen Turboprops vergleicht, dann wird einem besonders deutlich, wie schnellebig die Zeit in der Verkehrsluftfahrt ist. Die Ju 52, der „Hit" einer ganzen Flugzeug-Generation und heutzutage wieder emphatisch gefeiert, war 245 km/h schnell und beförderte ganze 15 Passagiere auf Strecken bis zu 1000 Kilometer.

Heute stehen wir in Deutschland an der Schwelle des Einsatzes von Turboprop-Flugzeugen modernster Technologie, wie sie die DLT mit der Embraer 120 und Fokker 50 bestellt hat. Druckkabine ist schon selbstverständlich. Mit bis zu 50 Sitzen, mehr als 500 km/h schnell, Reichweiten bis zu 1700 Kilometer und Dienstgipfelhöhen, die seinerzeit weltrekordverdächtg waren, werden diese Flugzeuge im Regionalluftverkehr eine gern gesehene Selbstverständlichkeit sein.

Vickers Viscount – immer noch legendär

Auch sei daran erinnert, daß die neue Lufthansa 1955 den Verkehr mit 44sitzigen Kolbenmotor-Flugzeugen (Convair 340) aufnahm und die Ende der fünfziger Jahre in Dienst gestellte legendäre Vickers Viscount, hochgelobt von Passagieren und Flugenthusiasten, ein Turboprop-Flugzeug war, ausgerüstet mit jenen Rolls Royce Dart-Turbinen, die auch heute zum Antrieb der bewährten 44sitzigen HS 748 bei DLT im innerdeutschen und europäischen Regional- und Ergänzungsluftverkehr genutzt werden.

Nun wäre es Spiegelfechterei, den Jet nicht als das Nonplusultra des „großen" internationalen Luftverkehrs unserer Zeit anzuerkennen – läßt man dabei einmal die Entwicklung neuartiger Propeller-Antriebe außer acht.

Aber wie jedes Ding zwei Seiten hat, so ist in jedem großen Fortschritt auch ein Nachteil verborgen. Der Zug zum immer größeren Jet hat zwangsläufig zur Ausdünnung der Angebots-Frequenzen geführt und die Zahl jener Zielorte wachsen lassen, die mit dem kleinsten „Linien-Jet" (der etwa 100 Sitze hat) wirtschaftlich nicht mehr zu bedienen sind – von der Aufnahme bisher nicht angeflogener kleinerer Flughäfen in den „Regionen" in die Planung der nationalen Gesellschaften ganz zu schweigen.

Das war – und ist – ein Ansatzpunkt für den Regionalluftverkehr. Wenn die Schere zwischen dem Angebot – der „Flag carrier" – und bedürfnisorientierter Nachfrage – des Passagiers – immer weiter auseinanderklafft, dann widerspräche es jeder verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Vernunft, dieses offensichtliche Potential brachliegen zu lassen. Eine Herausforderung für die größeren und kleineren Gesellschaften des Regionalluftverkehrs. Sich ihr zu stellen, wird mit den adäquaten Mitteln, dem richtigen Fluggerät und dem passenden Streckennetz Erfolg bringen – bei DLT schon abzulesen an einem Aufkommen von beinahe 500 000 Passagieren im Jahre 1985.

Diese an aktueller Bedürfnisbefriedigung im weitgehend bestehenden System orientierte Verkehrsbedienung wird aber erst ein Anfang sein auf dem Wege zu einem neuen Marktsegment des europäischen Luftverkehrs, der Verknüpfung nachbarstaatlicher Regionen.

Bedeutende Wirtschaftszentren liegen heute noch abseits der Hauptverkehrsströme des internationalen Luftverkehrs. Sie sind auf dem Luftwege entweder gar nicht oder nur durch zeitraubendes Umsteigen zu erreichen. Auch dieser Markt wäre weit offen, wäre er nicht, ein weiteres Paradoxon, durch staatliche, gesetzliche, verkrustete Reglementierungen über weite Strecken ziemlich verschlossen.

Die Diskussionen auf der europäischen Bühne, unter anderen in den EG-Memoranden zur Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, haben das Thema auf den Weg gebracht. Veränderungsbedürftig ist noch manches. In der Praxis sollten diese Überlegungen zu mehr Flexibilität beim Markteintritt führen.

Einzig die Bundesregierung und Großbritannien haben bislang die Initiative ergriffen und mit einem jüngst geschlossenen Abkommen den Weg zur Aufnahme neuer Strekken im Interesse der Passagiere bereitet.

Sichtbares Ergebnis für den Luftverkehr der Bundesrepublik: Die DLT wird vom Sommerflugplan 1986 an bisher vernachlässigte Verbindungen mit Zielen in der englischen „Provinz" herstellen – mit Birmingham, Bristol und Glasgow, im Nonstop-Flug von Düsseldorf, zeitsparend, ohne Umsteigen auf überlasteten Zentralflughäfen.

Frankreich und Italien auf der Wunschliste

Mit neuen, den Bedürfnissen dieses Verkehrs entsprechenden, modernen und schnellen Turboprop-Flugzeugen des Typs Embraer 120. Weitere Ziele auf der britischen Insel und in anderen Ländern Europas werden folgen.

Auch Zielorte in Frankreich und in Italien stehen auf der Wunschliste der Passagiere und der DLT. Hier allerdings gelten bisher auch für Flugzeuge kleinerer Kapazität noch die starreren Regularien der „Bilateralen Luftverkehrsvereinbarungen". Mit Geduld und Zielstrebigkeit wird eines Tages aber auch in diesen Ländern eine Änderung eintreten.

Dies ist der gedankliche Brückenschlag zum 6. Januar 1926: Damals machten sich die Gründer der Lufthansa auf den Weg, in Europa künstliche und natürliche Grenzen mit dem Flugzeug überwinden zu helfen. Jetzt, nach sechzig Jahren, hat der Luftverkehr erneut die Chance, unter ganz anderen Voraussetzungen und unter ungleich günstigeren technischen, wirtschaftlichen und (hoffentlich) politischen Bedingungen Europa kleiner zu machen – mit dem Regionalluftverkehr.

Und noch etwas sollte zu denken geben. Die Lufthansa entstand damals aus dem Zusammenschluß verschiedener kleinerer, unterschiedlich ausgestatteter und getrennt operierender Gesellschaften. Erfolgreich wurden sie erst unter einem Dach. Nimmt der Regionalluftverkehr von morgen den gleichen Weg?

Peter C. Orlovius ist Geschäftsführer der DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH; Frankfurt.



Charmante Stewardessen bieten ein breites Sortiment zollfreier Waren an, das mit dem der Anfangsjahre keinerlei Ähnlichkeit mehr hat.

Über den Wolken beginnt der große Duft von Duty-Free

Die Geschichte des Verkaufs von zollfreien Waren an Bord von Lufthansa-Flügen beginnt erst mit der „neuen" Lufthansa im Jahre 1955. Jedesmal, wenn eine LH-Maschine vom Typ Super-Constellation in Richtung Nordatlantik abhob, war ein kleines Sortiment an zollfreien Waren an Bord, insbesondere amerikanische Zigaretten, die in Deutschland kaum erhältlich waren. Mit Beginn des Jet-Zeitalters 1960 kamen dann auch Spirituosen und Parfümerien zum Angebot hinzu.

Heute hat sich der gesamte Handel mit Duty-Free-Artikeln zu einem Geschäft mit einer beachtlichen Größenordnung entwickelt. Für die Flughäfen sind die Duty Free Shops zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden. Duty Free Shops und Airlines wetteifern, die besten Marken zu günstigen Preisen anzubieten. Heute kann der Passagier bei LH auf allen interkontinentalen und auf längeren Flügen in Europa aus einem Sortiment internationaler Marken wählen. Die Bandbreite der etwa 50 verschiedenen Artikel reicht von Spirituosen / Zigaretten über Kinderspielzeug bis hin zu Luxusaccessoires und Geschenkartikeln. Etwa zwei Drittel des Umsatzes werden mit Geschenkartikeln und Parfüms gemacht. Dabei ist die LH bemüht, einen Preis anzubieten, der etwa 15 bis 20 Prozent unter dem Inlandpreis liegt.

Mittelfristig kann davon ausgegangen werden, daß sich das heutige „Duty Free Shopping" in Richtung „Convenience Shopping" bewegen wird: Für den Kunden wird nicht mehr so sehr das Moment der Steuerersparnis im Vordergrund stehen, sondern daß ihm bei seiner Reise das richtige Angebot zur richtigen Zeit verfügbar gemacht wird. Diese Tendenz wird gestützt durch den überproportional starken Bedarf an Geschenkartikeln. UDO WOLF



ERGÄNZUNGSNETZ
ZOLLFREI
BORDKINO

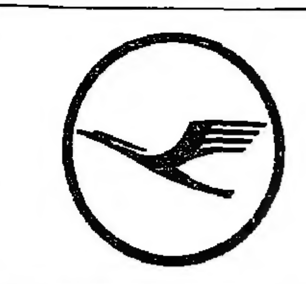
Premierenfilme haben noch Seltenheitswert

Die fünf Mitglieder der „Gruppe Bordunterhaltung" der Deutschen Lufthansa (LH) haben einen dringlichen Wunsch: Lufthansa-Bordkinos sollen „nicht länger Stiefkinder der Filmindustrie" bleiben. Konkret: Premierenfilme auch über den Wolken – zeitgleich mit den Lichtspieltheatern der Großstädte. Die New Yorker Firma Inflight Motion Pictures würde dem Wunsch gerne entsprechen. Sie nämlich ist weltweit zuständig für den Verleih der Streifen. Die Filmindustrie indessen spielt (noch) nicht mit.

Die Regel bestätigen Ausnahmen: Mit der „Reise nach Indien" und „Amadeus" lag die Lufthansa im vergangenem Jahr ziemlich dicht an deren Startterminen. Ein knappes Jahr zuvor konnten die Passagiere feststellen, wann die zeitgleich am Boden und bei der LH angelaufene „Unendliche Geschichte" zu Ende war: Kurz vor Chicago, Rio, oder Anchorage, und 1982 schließlich kam Henry Fondas „Goldener See" sofort auch in das Kino über den Wolken.

Pornos, Problemstreifen und Gewaltfilme scheiden bei der drei- bis viermal jährlich in New York stattfindenden Programmauswahl aus. Allerdings sind die Grenzen weit gezogen: Auf vielen Interkontinentalflügen um die Weihnachtszeit konnten die Fluggäste im Streifen „Der einzige Zeuge" einen in einer Bahnhofstoilette begangenen, überaus realistisch dargestellten Leinwand–Mord betrachten.

Mangels greifbarer Premierenfilme griff Lufthansa im Rahmen ihres sechswöchigen Filmwechsels auch auf Klassiker der Filmgeschichte wie „Der dritte Mann" zurück – nach Japan wie immer auch in japanischer Synchronisation. (WR)



MCDONNELL DOUGLAS
KOSTENRECHNUNG

Die „Luft-Ehe“ begann mit einer Zweimotorigen

Die Deutsche Lufthansa und der amerikanische Flugzeughersteller McDonnell Douglas arbeiten seit Mitte der dreißiger Jahre zusammen. Die Verbindung begann 1936, als eine zweimotorige Transportmaschine von Douglas von der Lufthansa erworben wurde. 50 Jahre später operiert die Lufthansa mit 19 Douglas-Maschinen, die täglich Passagiere und Fracht befördern.

Als die Lufthansa im Jahre 1955 wieder begann, kaufte sie drei DC 3-Maschinen, die bis 1960 im Frachtverkehr eingesetzt wurden. Es dauerte dann wieder zehn Jahre, bis die Lufthansa erneut mit dem Flugzeughersteller in Long Beach in Kalifornien in Verbindung trat. Im September 1970 verkündete sie die Anschaffung von vier Intercontinental-Flugzeugen DC 10/30. Bevor die erste der vier Maschinen Ende 1973 ausgeliefert war, wurden bereits fünf weitere bestellt. Nach Ablieferung der letzten dieser neun Maschinen Ende des Jahres 1977 gab die Lufthansa zwei weitere Bestellungen bekannt. Dieser Kauf erhöhte die Zahl der DC 10-Maschinen auf insgesamt elf – alle sind heute noch im Einsatz.

Zusätzlich zu diesen direkt von der Lufthansa verwendeten DC 10-Maschinen setzt das Tochterunternehmen *Condor Flugdienst drei DC 10-30*-Flugzeuge ein. Auch ein dritter Bereich der Lufthansa, die German Cargo Services GmbH, nutzt Flugzeuge von Douglas auf ihren Frachtflügen, die den Linienverkehr der Lufthansa ergänzen. Wenn die Lufthansa jetzt das 60. Jahr ihres *Flugverkehrs feiert*, kann sie auf eine Verbindung mit Douglas zurückblicken, die 50 dieser Jahre umspannt. Das ist länger als bei jedem anderen Flugzeuglieferanten.

(WR)

Bei der Kostenrechnung des Flugbetriebs dominieren die Ausgaben für das Personal

Von FRIEDRICH HÖLZER und THOMAS BIERMANN

Der Auftrag der Lufthansa (LH) erfordert sowohl einen hohen Kapitaleinsatz als auch hohe Personalkosten. Im Betriebsvermögen schlagen die Anschaffungskosten für Flugzeuge und deren Wartungs- und Überholungseinrichtungen zu Buche. Beim Personal überwiegen die Tätigkeiten im Servicebereich einschließlich des Verkaufs und der Abfertigung auf den Stationen. Aus der Leistungsrechnung für das Betriebsjahr 1984 ergibt sich ein Volumen der Streckenbetriebskosten im Linienverkehr von knapp acht Milliarden Mark.

Kostenart Personal

Dominierend sind mit 27,2 Prozent die Personalkosten. Ihnen lag 1984 folgende Personalstruktur zugrunde:

Außenorganisation – 34,4 Prozent
Wartung/Überholung – 26 Prozent
Kabine – 14,7 Prozent
Verwaltung – 10,4 Prozent
Cockpit – 6,6 Prozent
Ausbildung – 3,0 Prozent
Flug-Verkehrsbetrieb – 2,3 Prozent
Verkauf, Marketing – 2,3 Prozent
Fliegerschule – 0,4 Prozent.

Lufthansa-Heimatstandort ist ein Land mit überdurchschnittlichen Personalkosten und damit verbundenen Sozialabgaben. Die Anpassung des Mitarbeiterstands an Schwankungen des Absatzvolumens wie in *den USA ist kaum möglich*. Das hohe Lohnkostenniveau zwingt zur Steigerung der Produktivität des teuren Faktors Arbeit, um international konkurrenzfähig zu bleiben. Tatsächlich hat sich die Arbeitsproduktivität im Zehnjahreszeitraum um 44,3 Prozent, das heißt im Jahresdurchschnitt um 3,7 Prozent erhöht.

Kostenart Treibstoff

Von 1973 bis 1984 stiegen die Treibstoffkosten um 740,5 Prozent von 205 Millionen auf 1723 Millionen Mark. Die Produktion in angebotenen Tonnenkilometern stieg im gleichen Zeitraum nur um 123 Prozent. Es gelang dennoch, der preisbedingten Kostenentwicklung gegenzusteuern. Dies wird deutlich durch die Entwicklung des Treibstoffverbrauchs pro angebotenem Tonnenkilometer. Auch wenn dieser Vergleich in der Tabelle „Entwicklung der Treibstoffpreise und -mengen“ durch Strukturverschiebungen innerhalb der Flotte nicht voll aussagefähig ist, zeigt sich doch ein *deutlicher* Erfolg der treibstoffsparenden Maßnahmen. Dennoch bleibt ein hoher Grad der Abhängigkeit des Unternehmens von den Entwicklungen am Rohölmarkt bestehen.

Kostenart Wege

Bei den Fremdleistungen sind vorrangig die Wegekosten relevant, wie Flugsicherungs-, Lande- und Abfertigungsgebühren. Die Flugsicherungsgebühren, also die Entgelte für die Luftraumkontrolle, haben in den letzten zehn Jahren ebenso starke Erhöhungen erfahren wie die Treibstoffpreise. Der Grund hierfür lag im Bestreben, die Kosten der europäischen Luftraumkontrolle (Eurocontrol) voll auf die Fluggesellschaften abzuwälzen.

Die bei der Lufthansa insgesamt anfallenden Flugsicherungsgebühren (1984 allein über 202 Millionen Mark) entstehen *heute zu* rund 70 Prozent im besonders teuren Eurocontrol-Bereich, wo allerdings auch die Vollkostendeckung der Wegekosten durch die Luftverkehrsgesellschaften mittlerweile erreicht ist. *Für die US-Gesellschaften hingegen* spielen im inneramerikanischen Luftverkehr Flugsicherungsgebühren keine nennenswerte Rolle, da die Luftraumkontrolle aus Steuergeldern finanziert wird.

Die Treibstoff-Schere

Verbrauch Liter/100 Tkm
Kosten DM/100 Liter

80, 70, 60, 50, 40, 30, 20, 10, 0

1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984

DIE WELT

Allein für den Inlandsverkehr benötigt Lufthansa jährlich eine halbe Million Tonnen Kerosin. Angesichts des enormen Anteils der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten ist die deutliche Senkung des Verbrauchs pro Tonnenkilometer eine erhebliche betriebswirtschaftliche Leistung.



Kostenart Kapital

Bei den Kapitalkosten schlagen vor allem die hohen Anschaffungspreise für Flugzeuge zu Buche. Für das kleinste Flugzeug der Lufthansa, die Boeing 737-200 adv., sind heute rund 50 Millionen Mark zu bezahlen. Das teuerste Muster ist die Boeing 747 mit über 300 Millionen Mark. Der Airbus A 310 kostet 150 Millionen Mark. Mit dem Kauf des Flugzeuges allein ist es jedoch nicht getan; Aufwendungen für zu bevorratende Reservetriebwerke, Ersatzteile, Überführung, Zulassung und Schulung erhöhen die Investitionssumme pro Einheit um rund 15 Prozent des eigentlichen Kaufpreises.

Die hohen Anschaffungspreise schlagen sich im jährlichen Betrieb in Abschreibung und Zinsen nieder. Die Lufthansa schreibt das Fluggerät kalkulatorisch über 14 Jahre ab; jedes Jahr wird 1/14 der Investitionssumme als Wertverzehr in die Kostenrechnung eingestellt. Im konkreten Fall bedeutet dies: Ein für 150 Millionen Mark gekaufter Airbus A 310 muß jedes Jahr knapp elf Millionen Mark an Abschreibung verdienen. Verbesserte Treibstoffeffizienz und Umweltfreundlichkeit vor allem durch niedrigere Lärmwerte verlangen heutzutage teuerste Technologien.

Der Block der Kapitalkosten konnte in seiner relativen Bedeutung trotzdem bisher stabilgehalten werden. Die Tendenz zu immer höheren Einkaufspreisen konnte durch die Lufthansa-Einkaufspolitik teilweise neutralisiert werden. Neben der Bereitschaft, als Erstkunde technische Neuentwicklungen mitzutragen, und der Fähigkeit zur Abnahme großer Stückzahlen profitierte die Lufthansa in der Vergangenheit von ihrem bewußt antizyklischen Investitionsverhalten. Ersatzbeschaffungen, wie die Auswechslung der gesamten Boeing 737- und 747-Flotte, wurden in konjunkturellen Schwächephasen vorgenommen, wenn die meisten Konkurrenzgesellschaften Kapazität abzustoßen versuchten und die Flugzeugpreise nach unten tendierten. So konnten günstige Anschaffungspreise und -konditionen bei den um Aufträge besorgten Flugzeugherstellern durchgesetzt werden.

Für das Ende der 80er Jahre indessen zeichnet sich ab, daß die Nachfolgemuster der Boeing 727 und Douglas DC 10 mit Sicherheit teuer sein werden. Diese Entscheidung, technologie- und nicht konjunkturabhängig, führt in den Folgejahren vermutlich zu einer deutlichen Zunahme der Kapitalkosten durch Abschreibung und Verzinsung.

Die Kostenstellen

Bei der Kostenaufteilung nach den wichtigsten Verantwortungsbereichen/Kostenstellen des Unternehmens ergab sich 1984:

Verkauf und Außenorganisation – 37,5 Prozent
Nicht zurechenbare Kosten wie Fluggerät – 32,5 Prozent
Technik – 14,5 Prozent
Flug- und Verkehrsbetrieb – 10,2 Prozent
Verwaltung – 5,3 Prozent.

In der Kostensumme des Flugbetriebes dominieren die Personalkosten für das Cockpit- und Kabinenpersonal, sie betrugen 1984 rund 827 Millionen Mark. Pro Flugzeug werden je nach Typ sechs bis zehn Besatzungen vorgehalten.

Die größte einzelne Kostenstelle ist die Außenorganisation für Verkauf und Verkehrsbetrieb. *Das weltweite* Verkaufsnetz der Lufthansa, mehr als 200 eigene Verkaufsaußenstellen, ist wichtig für die erfolgreiche Vermarktung. Rund 2000 Mitarbeiter sind im europäischen Ausland tätig, gut 3300 in Übersee. Dazu kommen 120 Stationen zur Abwicklung des Betriebes an den Flughäfen.

Der Technikbereich, in Frankfurt und Hamburg konzentriert, ist für die Sicherheit, die Einsatzbereitschaft und die technische und ökonomische Leistungsfähigkeit der Flotte verantwortlich. Jedes Flugzeug wird in festen Zeitabständen inspiziert und gewartet. Zum Technikbereich gehört auch die Ersatzteilbevorratung mit 244 000 Einzelposten. Viele fremde Gesellschaften geben ihre Flugzeuge nach Hamburg zur Wartung und Überholung; 660 Millionen Mark Umsatz wurden 1984 aus der Fremdwartung erlöst.

Die Lufthansa-Verwaltung umfaßt die Flugschein- und Frachtbriefabrechnung, die Buchhaltung, das Personalwesen, die Planung und Steuerung, die zentralen EDV-Einrichtungen und die Geschäftsleitung mit ihren Expertenstäben für Verkehrspolitik, Strategische Konzernentwicklung, Organisation, Beteiligungen, Revision, Public Relations und das Justitiariat.

Die Kostenträgerrechnung

Kostenträger einer Linienfluggesellschaft ist die Strecke (Beispiel: Frankfurt–New York–Frankfurt). In einer Streckenergebnisrechnung, die aus vier Deckungsbeitragsstufen besteht, werden die Kosten und Erträge den einzelnen Strecken der Lufthansa bis zum Vollkostenergebnis zugeordnet. Die Streckenergebnisrechnung dient der wirtschaftlichen Steuerung und Kontrolle des Streckenbetriebes und ist Grundlage für Streckenänderungen und nicht zuletzt für Flugzeuginvestitionen.

Rund 50 Prozent der Gesamtkosten fallen als variable Kosten im Streckenbetrieb direkt an und sind insofern mittelfristig als beeinflußbar anzusehen, während die übrigen Kosten als Fixkosten der Betriebsbereitschaft dienen und entsprechend mit den Problemen der Kostenremanenz bei Beschäftigungsschwankungen behaftet sind. Auch die hier als variabel bezeichneten Kosten müssen kurzfristig als fix betrachtet werden.

Vom Abschluß einer Flugplanung über die notwendige Genehmigung durch das Verkehrsministerium und den Druck der Flugpläne bis zum Ende einer Flugplanperiode (ein Zeitraum von acht Monaten) ist ein Flugplan in Ausnahmefällen veränderbar. Dies ist nur einmal während des Fluglotsenstreiks 1973 geschehen.

Die Problematik des Dienstleistungsbereiches ist die Gleichzeitigkeit von Produktion und Verbrauch der Leistung. Das Produkt ist nicht lagerfähig; leere Sitze und nicht ausgelasteter Frachtraum auf einem Flug sind unwiederbringlich verloren. Die Kriterien für den wirtschaftlichen Erfolg einer Strecke sind:

- eine kostenoptimale Streckenführung unter Vermeidung unnötiger Standzeiten des Flugzeuges und von Besatzungsliegezeiten,
- Anpassung an die Nachfrageverhältnisse, das bedeutet Erzielung eines möglichst hohen Nutzladefaktors im Jahresdurchschnitt,
- Erzielung eines mindestens vollkostendeckenden Ertragsmix aus den Passagesegmenten Geschäftsreisende, Privatreisende sowie der Beförderung von Fracht und Post.

Friedrich Hölzer ist Leiter der LH-Hauptabteilung Streckenplanung und -steuerung, Thomas Biermann Assistent von LH-Vorstandsmitglied Günther Becher.

„Warte nicht auf Luftkrankheit“

Löse Deinen Flugschein so früh wie möglich, denn Du darfst nicht vergessen, daß das Fassungsvermögen der Verkehrsflugzeuge selten mehr als acht bis zehn Passagiere übersteigt. (Jedes Reisebüro übernimmt die Platzbelegung.)

2. Wähle Deine Kleidung wie für eine Eisenbahnfahrt. Da die Flugzeugkabinen geschlossen und in der kalten Jahreszeit auch geheizt sind, erübrigt sich jede Sonderkleidung.

3. Da bei Inlandsflügen nur zehn Kilo – bei Auslandsreisen nur 15 Kilo – Freigepäck zugelassen sind, schicke Deine großen Koffer als Passagier- oder Expreßgut per Bahn voraus und behalte für die Luftreise nur einen Handkoffer mit den Utensilien für 24 Stunden zurück.

4. Nimm nach Betreten der Flugzeugkabine Deinen Platz ein und benutze bei Start und Landung die polizeilich vorgeschriebene Anschnall-Vorrichtung. Während des Fluges ist diese überflüssig, da Du in der Kabine volle Bewegungsfreiheit hast.

5. Gebrauche die Dir vor dem Fluge ausgehändigte Ohrenwatte; denn das Motorengeräusch ist in den meisten Flugzeugtypen bei längeren Flügen etwas störend.

6. Du sollst in der Nähe der Flugzeuge aus Sicherheitsgründen und in der Kabine mit Rücksicht auf das Wohlbefinden Deiner Mitreisenden nicht rauchen.

7. Warte nicht etwa darauf, daß Du von der Luftkrankheit befallen wirst, sondern genieße die Fernsicht, lies oder schreibe. Nur bei sehr stürmischem Wetter werden dazu disponierte Fluggäste von Unwohlsein befallen. Auch diesen kann durch Luftkrankheitsmittel, die in jedem Flughafen erhältlich sind, geholfen werden.

8. Sorge dafür, daß die Luft in der Kabine frisch bleibt. Das Öffnen der Fenster ist erlaubt, nicht aber das Hinauswerfen von Gegenständen, die den kleinen Erdenbürgern tief unter Dir auf den Kopf fallen könnten.

9. Das Fotografieren aus dem Flugzeug ist leider verboten und nur mit besonderer behördlicher Genehmigung gestattet. Du mußt deshalb Deinen Fotoapparat während der Luftreise im Koffer zurücklassen.

10. Spiele nach dem Fluge vor Deinen Mitmenschen nicht die Rolle eines Helden, denn es gehört schon lange kein Mut mehr dazu, den Luftweg zu benutzen. Du kannst Dich aber um die Luftfahrt verdient machen, wenn Du rückständige Menschen, welche die Luftreise für eine gefährliche Sensation halten, etwas aufklärst.

Aus: Merkblatt für Fluggäste; in: „Luft Hansa Nachrichten“, Jahrgang 1930.



1927: Jubiläumsplakat für die Besatzung nach 100 000 Flugkilometern.

„Flugblattabwurf nur durch Personal“

Im Abgangshafen hat sich der Flugzeugführer so rechtzeitig einzufinden, daß er sich noch vor der festgesetzten Startzeit persönlich von dem lufttüchtigen Zustand seines Flugzeuges überzeugen kann. Verspätetes Eintreffen des Flugzeugführers, das eine Startverzögerung zur Folge hat, muß als grobe Dienstvernachlässigung angesehen werden.

Der Genuß berauschender Getränke oder irgendwelcher Rauschgifte vor dem Fluge und während des Fluges sowie das Rauchen im Führersitz ist streng verboten.

Auf Streckenflügen ist das Abweichen vom Kurs, etwa um landschaftlich schöne Punkte den Fluggästen zu zeigen, oder das Umkurven solcher Punkte verboten.

Der Abwurf von Flugblättern soll grundsätzlich nur durch eigenes Personal erfolgen. Flugblätter dürfen nicht gebündelt abgeworfen werden, sondern lose in kleinen Mengen. Beim Abwurf, der links erfolgt, sind die Blätter mit möglichster Kraft nach unten zu werfen, damit ein Festsetzen am Leitwerk verhütet wird. Beim Abschießen von Leuchtzeichen aus dem Flugzeug in geringer Höhe über Gebäuden usw. muß auf Vermeidung von Brandgefahr geachtet werden.

Kurven dürfen nicht zu eng geflogen werden, weil der Kompaß sonst entweder nicht genügend rasch der Drehung des Flugzeuges folgt oder sogar entgegengesetzt dreht.

Das Kurven in niedriger Höhe über Schiffen und Hafenanlagen ist zu vermeiden. Das Anschweben auf den Landeplatz soll möglichst in gerader Linie erfolgen. (Besondere Vorschriften für das Landen von Seeflugzeugen.)

Für viele Reisende ist das Flugzeug noch ein ungewohntes Verkehrsmittel. Es muß daher alles vermieden werden, was das Vertrauen der Fluggäste irgendwie erschüttern könnte. Gespräche über geschäftliche Angelegenheiten, technische Fragen oder die Wetterlage dürfen unter keinen Umständen in Gegenwart von Fluggästen geführt werden. Verstöße hiergegen können laut Anstellungsvertrag als Grund zur fristlosen Kündigung gelten.

Das Mitnehmen von Fluggästen am Doppelsteuer ist verboten. Nach der Landung im Zwischen- oder Endhafen gibt der Flugzeugfunker den Gästen den Namen des Hafens bekannt und fordert zum Aussteigen auf. Zugleich sind die Ziel- und Umsteigegäste auf die Mitnahme ihres Handgepäcks hinzuweisen.

Dienstanweisung der Deutschen Luft Hansa für Flugzeugführer aus dem Jahr 1931.



FLUGGAST-HINWEISE
PILOTEN-INFORMATION
CHRONIK



WELT REPORT

60 JAHRE DEUTSCHE LUFTHANSA

Verantwortlich für Inhalt und Redaktion:
Gerd Brüggemann,
Heinz Kluge-Lübke,
Torsten W. Krauel;
Bonn

Gestaltung:
Michael Klocke, Bonn

Anzeigen:
Hans Biehl, Hamburg

Bildnachweise:
Titel: Lufthansa
S. 2 DIE WELT
S. 3 Lufthansa (2), Sven Simon
S. 4 Poly Press
S. 5 Lufthansa
S. 6 Lufthansa (2)
S. 8 Petra Schick, Lufthansa (2)
S. 10 DIE WELT
S. 11 Lufthansa
S. 12 DIE WELT, Lufthansa
S. 14 Lufthansa (2)
S. 16 Lufthansa
S. 18 Lufthansa
S. 19 Sven Simon, DIE WELT
S. 21 Lufthansa (2)
S. 22 Lufthansa (2)
S. 24 Lufthansa (3)
S. 25 Lufthansa
S. 27 Lufthansa
Zeichnungen:
S. 5 Jules Stauber
S. 27 Ivan Steiger

60 Jahre Deutsche Lufthansa – Eine Chronik

1923

6. 2.: In Berlin wird die „Deutscher Aero Lloyd AG“ gegründet. Das Gründungskapital halten je zur Hälfte die Aero-Union AG (Holdinggesellschaft der Deutschen Luftreederei) und die Lloyd Flugdienst GmbH.
8. 10: Der provisorische Flugplatz auf dem Tempelhofer Feld wird offiziell eröffnet.

1924

August: In Berlin wird die Junkers Luftverkehr AG gegründet.
Oktober: Das Reichsverkehrsministerium erwirbt 80 Prozent Aktien der Junkers Luftverkehr AG.

1926

6. 1.: Mit der Fusion „Deutscher Aero Lloyd AG“ und „Junkers-Luftverkehr AG“ entsteht die „Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft“ mit einem vorläufigen Kapital von 50 000 Reichsmark; Hauptverwaltung: Berlin. Als Symbole übernimmt die Luft Hansa von Aero Lloyd den Kranich, von Junkers Luftverkehr die Junkers-Farben Gelb und Blau.
6. 4.: Planmäßiger Flugbetrieb beginnt auf zunächst acht Strecken. Ende April angeflogen: 57 inländische und 15 ausländische Flughäfen.
1. 5.: Erste Nachtflugstrecke der Welt für den Passsagierverkehr: Berlin–Königsberg.
3. 5.: Aufnahme einer Flugbootstrekke Stettin-Stockholm.
5. 5: Pariser Abkommen. Beschränkungen für den deutschen Zivilflugzeugbau werden wieder aufgehoben.
26. 5: Im Pool mit der französischen Lignes Farman Flugverkehr Berlin-Paris.
15. 6.: Die konstituierende Generalversammlung der Luft Hansa erhöht das Stammkapital auf 25 Millionen Reichsmark. Das Reich hält 26 Prozent der Aktien, die Länder 19 Prozent.
24. 7.: Erstflug deutscher Flugzeuge nach Peking.

1927

13. 4.: Erste Alpenüberquerung der Luft Hansa.
1. 12.: Gründung des brasilianischen „Syndicato Condor Ltda“ durch Luft Hansa.

1928

5. 1.: Teilstrecke Marseille–Madrid der zu diesem Zeitpunkt mit 2100 Kilometer längsten Flugverbindung der Erde, Berlin–Madrid, durch Luft Hansa eröffnet.
April: Regelmäßiger Frachtdienst von Berlin nach London und Paris.
12. 4.: Luft Hansa-Nachtflugleiter Hermann Köhl startet in Irland zum ersten Non-Stop-Flug von Ost nach West in die USA.
29. 4: Sonntagsluftverkehr Berlin–Paris wird erste Feiertagsstrecke der Luft Hansa.
21. 5: Flugzeug-Zubringerdienst zum Schnelldampfer „Columbus“ (New York–Bremerhaven) nach Berlin, Frankfurt und München eingerichtet.
27. 8.: Eine Junkers W 33 fliegt in drei Tagen bis nach Irkutsk/Sibirien.

1929

21. 5: „Reichsluftpoststrecke“ der Luft Hansa zwischen Berlin und London. Bis Sommer drei weitere Strecken mit 4000 Kilometer Länge.
25. 10.: Viertägiger Versuchsflug nach Istanbul.
18. 12.: Erste IATA-Flugplankonferenz in Berlin, dort von da an jährlich abgehalten.

1930

5. 5: Planmäßiger Luftpostdienst Wien–Istanbul.
18. 8.: Wolfgang von Gronau startet mit einem Dornier Wal von List/Sylt nach New York; Ankunft nach 44 Stunden 25 Minuten.
19. 9.: Gründungsvertrag der „Eurasia Aviation Corporation“ zwischen Luft Hansa und China durch die chinesische Regierung ratifiziert. Am Kapital ist Luft Hansa durch Flugzeug- und Materiallieferungen zu einem Drittel beteiligt.

1931

1. 4.: Regelmäßiger Personen-Flugverkehr über die Alpen (München–Rom in fünfeinhalb Stunden).
1. 5: Poststrecke Wien–Istanbul wird Frachtstrecke ab Breslau.
31. 5.: Eurasia-Postflugdienst Shanghai–Manzhouli an der russisch-mongolisch-chinesischen Grenze (2500 Kilometer). Zeitgewinn gegenüber der Bahn: Sechs bis acht Tage. Ab Juli nur bis Peking.
1. 6.: Nach US-Vorbild Dreimonatsversuch mit Pendel-Flugdienst Köln–Frankfurt zum Preis einer Eisenbahnfahrkarte Zweiter Klasse.

1934

1. 1.: Schreibweise „Luft Hansa“ offiziell in „Lufthansa“ geändert.
3. 2.: Erster planmäßiger Flug Berlin–Buenos Aires.

1935

14. 2.: Erster Versuchsflug der Lufthansa mit einer Ju 52 nach Kairo: 3300 Kilometer in 16 Stunden 30 Minuten.
7. 10.: Erster Streckenflug über die Anden.

1936

Juni: Erste Erkundung einer zentralasiatischen Route im Pamirgebirge mit einer Ju 52.

1937

August: Zweite Pamir-Expedition unter Leitung von Karl August Freiherr von Gablenz mit einer Ju 52 von Berlin über Kabul nach Thailand.

1938

Gründung der „Deutsche Lufthansa A. G., Sucursal Peru, Lima“.
10. 8.: Der erste Non-Stop-Flug Berlin–New York einer Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ beweist die Brauchbarkeit von Landflugzeugen für den Atlantik-Verkehr.
28. 11: Erster Lufthansa-Flug mit Fw 200 nach Tokio in zwei Tagen.

1939

1. 1.: Lufthansa bedient den gesamten Flugdienst Berlin–Santiago de Chile.
25. 7: Aufnahme des planmäßigen Flugverkehrs Berlin–Bangkok über Athen, Beirut, Bagdad, Basha, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Kalkutta und Rangun.

1940

21. 1.: Kurzzeitig Lufthansaverkehr Deutschland–UdSSR.
Die Eurasia stellt auf Weisung der chinesischen Regierung den Dienst mit Lufthansa-Personal ein.

1941 bis 1945

Fehlendes Fluggerät zwingt zu massiven Streckenstillegungen.
Der letzte registrierte Linienflug der Lufthansa führt von Oslo nach Flensburg am 5. Mai 1945.

1951

1. 1.: Liquidationsbeginn der alten Lufthansa.
29. 5.: Das „Büro Bongers“ erhält den Auftrag von Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm zu Konzeptstudien für die Neuaufnahme des deutschen Luftverkehrs.
9. 11.: Konstituierende Sitzung des „Vorbereitungsausschuß Luftverkehr“ (VAL).

1952

26. 9.: Die Bundesregierung beschließt die Gründung einer Vorbereitungsgesellschaft für Luftverkehr.

1953

6. 1.: Am Gründungsdatum der ehemaligen „Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft“ (1926) wird die „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ (Luftag) ins Leben gerufen.
26. 6.: Luftag bestellt vier Flugzeuge Lockheed Super-Constellation.

1954

6. 8.: Die „Luftag“ wird in „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“ umbenannt. Kapitalerhöhung von 25 auf 50 Millionen Mark. Beschäftigtenstand zum Jahresende: 600 Mitarbeiter.

1955

1. 4.: Eröffnung des innerdeutschen Flugverkehrs
15.-17. 5: Beginn des Luftverkehrs in das europäische Ausland.
8. 6.: Start zum ersten planmäßigen Nordatlantikflug der Lufthansa von Hamburg nach New York. Am selben Tage Aufnahme der Lufthansa in die IATA.
8. 8.: 100. Nordatlantikflug.
4. 10.: Erhöhung des Grundkapitals auf 80 Millionen Mark.
21. 12.: Gründung der „Deutsche Flugdienst GmbH“, später „Condor Flugdienst GmbH“.

1956

6. 3.: Zum ersten Mal startet eine Lockheed Super-Constellation der Lufthansa mit rein deutscher Besatzung nach London.
22. 3.: Erster Transatlantikflug mit rein deutscher Besatzung (beidesmal vorher amerikanische Piloten).
29. 3.: Auf dem ersten Flug der Gesellschaft bringen drei Maschinen der Deutsche Flugdienst GmbH Pilger nach Israel.
22. 4.: Aufnahme des Streckendienstes nach Kanada.
15. 8.: Die traditionelle Südamerika-Strecke wird wieder eröffnet. Eine Super-Constellation startet von Hamburg nach Rio de Janeiro, Sao Paulo und Buenos Aires.
12. 9.: Lufthansa eröffnet den Orient-Dienst Düsseldorf–Teheran.
Oktober: 1000. Nordatlantikflug.

1957

18. 7.: Beginn zivilen Flugbetriebes in Köln-Wahn.
Dezember: Eröffnung eines Frachtdienstes Deutschland–USA.

1958

1. 4: Beginn der Linienflüge nach Brüssel und Rom.
9. 4: Verlängerung der Südamerika-Linie nach Santiago de Chile.
30. 7.: Millionster Fluggast begrüßt.
1. 11.: Erstflug einer planmäßigen Maschine nach Bangkok.

1960

2. 3.: Die erste Boeing 707-430 in Hamburg.
Dezember: Das genehmigte Kapital der Lufthansa wird auf 250 Millionen Mark erhöht.

1961

Januar: Die Fernoststrecke wird über Hongkong nach Tokio verlängert und auf Boeing 707 umgestellt.
30. 4: Beginn des planmäßigen Nordatlantikdienstes mit Boeing 707.
20. 5: Beginn des planmäßigen Südatlantikdienstes mit Boeing 707.

1962

März: Lufthansa nimmt den Linienverkehr nach Afrika auf. Im März wird die Strecke nach Nigeria eröffnet. Im Mai folgen weitere Liniendienste nach Johannesburg.

1963

1. 1.: Billig-Flüge mit Super-Constellations (ohne Buchung und Bordservice) im innerdeutschen Luftverkehr. 1966 wieder eingestellt.

1964

Die Deutsche Lufthansa macht erstmals Gewinn.
21. 3.: Die erste Boeing 727 „Europa Jet“ landet in Hamburg. Ab April auf Europa- und Nahost-Strecken eingesetzt.

1965

November: Indienststellung des ersten Düsenfrachter Boeing 707.

1966

26. 4.: Gründung der „Lufthansa Service GmbH“ (LSG).

1967

1. 3.: Lufthansa nimmt ein elektronisches Platzbuchungssystem in Betrieb.
6. 10.: Letzte Lockheed Super-Constellation wird außer Dienst gestellt.

1968

4. 2.: Der erste City Jet Boeing 737 der Lufthansa landet in Hamburg. An der Entwicklung war die Gesellschaft entscheidend beteiligt.

1969

1. 1.: In London-Heathrow nimmt Lufthansa eine eigene Frachtanlage mit 40 000 Tonnen Jahreskapazität in Betrieb.

1970

Februar: Die neue Kölner Hauptverwaltung wird bezogen.
30. 3.: Lufthansa stellt als erste europäische Gesellschaft die Boeing 747 in Dienst.
2. 10.: Hangar V auf der Lufthansa-Basis in Frankfurt, größte Wartungshalle der Welt, in Betrieb.

1971

22. 3.: Erster Linienflug einer Boeing 747 nach Südamerika.
31. 3.: Die letzte Propeller-Maschine, eine Vickers Viscount 814, wird außer Dienst gestellt.

1972

9. 3.: Weltpremiere: Lufthansa übernimmt ersten B 747-Frachter.

1973

19. 4: Lufthansa stellt ihren neuen, weitgehend automatisierten Frachtterminal auf dem New Yorker John-F.-Kennedy-Flughafen vor.
22. 10.: Die erste DC 10 trifft in Hamburg ein. Am gleichen Tage Lizenzübergabe an den 1000. Nachwuchs-Flugzeugführer.
13. 12.: Schulungszentrum Seeheim a.d.Bergstraße eröffnet.
27. 12.: Gründung der „Lufthansa Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (später: „Lufthansa Commercial Holding“).
Im Jahre 1973 überschreitet Lufthansa auf dem Passagesektor mit 1,05 Milliarden Tonnenkilometern die Milliardengrenze.

1974

20. 11.: 97 von 156 Passagieren und Besatzungsmitgliedern überleben die Havarie eines Lufthansa-Jumbos auf dem Flugplatz Nairobi.

1976

9. 2.: Lufthansa übernimmt ersten Airbus A 300.
25. 11: Lufthansa übernimmt die erste Boeing 747-SL mit verkürztem Rumpf für lange Nonstop-Flüge.
Rekordergebnis: 3,9 Milliarden Mark Umsatz, 112,3 Millionen Mark Bilanzgewinn.

1977

10. 3.: Lufthansa gründet die „German Cargo Services GmbH“ (GCS).
3. 4: Mit Los Angeles wird auch die letzte USA-Destination auf Großraumflugzeuge umgestellt.
13. 5: Erster Nonstop-Flug nach Los Angeles mit Boeing 747-SL.
17. 10: Die GSG 9 befreit in Mogadischu 86 Insassen der entführten Boeing 737 „Landshut“.
21. 10: Der von den Terroristen ermordete Flugkapitän der „Landshut“, Jürgen Schumann, wird in Deutschland beigesetzt.

1978

26. 6.: Beteiligung an der „Deutsche Regional-Luftverkehrsgesellschaft mbH“ (DLT; später: „DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH“).

1979

1. 1.: Einführung der Business Class im Nordatlantikverkehr.
22. 3: Unterzeichnung des Kaufvertrages über 32 Boeing 737-200 Advanced.
2. 4.: Lufthansa bestellt 25 Airbus A 310 mit Option auf weitere 25. Die deutsche Gesellschaft ist – zusammen mit Swissair – Erstkunde für den Airbus A 310.
Juli: Erhöhung des Grundkapitals von 600 auf 900 Millionen Mark.

1981

Mit 1,2 Milliarden Mark größtes bisheriges Investitionsvolumen.

1982

10. 3.: Frankfurt: Wartungshalle VI eröffnet.

1983

10. 4.: Der erste Airbus A 310 der Lufthansa im Liniendienst.

1984

28. 8.: Die erste Lufthansa-Maschine nach dem Zweiten Weltkrieg landet in Leipzig.
September: Beschluß über 100-Millionen-Mark-Programm zum Ausbau des Cargo Centers Frankfurt.

1985

April: Für den Transport des europäischen Raumlabors nach Cape Canaveral landet erstmals eine Boeing 747 auf dem Flugplatz Bremen.
17. 7.: Der Aufsichtsrat der Lufthansa genehmigt die Bestellung von 33 neuen Flugzeugen: Sieben A 300-600, 15 A 320, 10 Boeing 737-300 und eine Boeing 747. Zusammen mit vier weiteren 1985 bestellten Boeing 747 beträgt das Investitionsvolumen rund fünf Milliarden Mark. (WR)

Geburtsort: D-ABOB; Name: Lufthansa

Barbara L. Herzog ist an einem merkwürdigen Geburtsort zur Welt gekommen: 49 Grad 35 Minuten nördlicher Länge, 64 Grad 40 Sekunden westlicher Breite. Des Rätsels Lösung um die heute 20jährige, stipendiengeförderte Mathematikstudentin steckt im Namen.

Der Buchstabe „L.“ hätte „Luftstraße“ heißen und den Geburtsort zutreffend umschreiben können, steht aber für „Lufthansa“. So heißt die junge Amerikanerin tatsächlich: Barbara Lufthansa Herzog, geboren am 23. Juli 1965 an Bord des Fluges LH 414 Stuttgart-New York über Neufundland. Sie ist der erste Erdenbürger, der in einem Lufthansa-Flugzeug zur Welt kam.

Ein Arzt an Bord des Fluges LH 402 – in einigen Flugmeilen Distanz zur LH 414, aber mit dem gleichen Ziel –, gab einer amerikanischen Hilfsschwester und zwei Lufthansa-Stewardessen über Funk die notwendigen Anweisungen. Für Minuten vergaßen die Passagiere den Ausblick aus den Fenstern, es stockte ihnen der Atem bis zum ersten Babyschrei: Ohne ärztliche Direkthilfe gelang mit Unterstützung der drei Helferinnen die komplikationslose Geburt.

Champagnerkorken knallten, und weil die Menükarten damals noch einseitig bedruckt waren, bestätigte die Flugzeug-Besatzung gleich auf deren Rückseite der von Deutschland nach USA ausgewanderten Mutter Helga Herzog die glückliche Geburt einer Tochter. Taufpate wurde Flugkapitän Alwin Meyer, der die LH-Boeing gesteuert hatte.

Auch mit der Boeing 707 D-ABOB „Hamburg“, die für diesen Flug eingesetzt war, hatte es eine besondere Bewandtnis: Mit ihr begann in Hamburg am 2. März 1960 das Düsenzeitalter der Deutschen Lufthansa. Als sie außer Dienst gestellt wurde, hatte der Jet nach 20 930 Landungen genau 60 934 Flugstunden absolviert. Barbara Lufthansa Herzog war damals elf Jahre und zwei Monate alt: Es war der 27. September 1976. Sieben Jahre später, zum 18. Geburtstag, lud die LH das Mädchen mit dem seltenen Geburtsort nach Deutschland ein.

Lufthansa-Baby Nummer zwei wurde eine peruanische Staatsbürgerin. Sie wurde – schon über Peru – am 29. Juli 1981 an Bord der DC 10 „Berlin“ geboren. Die peruanische Mutter und Wahl-Hamburgerin wollte ursprünglich ihr Kind auf heimatlichem Boden zur Welt bringen und besaß die schriftliche Bestätigung eines Hamburger Arztes, daß sie wohl während der Reise nicht entbinden werde. Doch der Storch war schneller.

Die dritte Geburt ließ dann nicht lange auf sich warten: Eine Reisende aus Nigeria bekam ihren Sohn im Februar vergangenen Jahres über Südalgerien an Bord der DC 10 „Bochum“. (WR)

ZU GUTER LETZT

Das gab es bei der Luft Hansa anno dazumal – auf die Notizbögen für Wünsche oder Kritik schrieb ein Fluggast: „Wir waren zehn Minuten zu früh da. Könnte in solchen Fällen nicht für die restliche Flugzeit ein kleiner Rundflug angeschlossen werden? Der Führer könnte sich ja vor Ankunft am Ziel mit den Fluggästen darüber einigen.“ Der Wunsch wird, nicht ganz in dieser Gestalt, nach fünfzig Jahren verwirklicht: Im Bordkino zeigt Lufthansa demnächst Filme über ihre Zielorte.